
Eisenbahnwesens. I.
UC-NRLF
B 3 868 561
Geschichte
des
Eisenbahnwesens
A. HARTLEBEN'S VERLAG

GESCHICHTE

des

EISENBAHNWESENS.

BIBLIOTHEK

des

EISENBAHNWESENS.

ERSTER BAND.

GESCHICHTE DES EISENBAHNWESENS.



WIEN. PEST. LEIPZIG.

A. HARTLEBEN'S VERLAG.

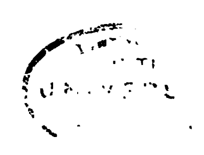
GESCHICHTE

des

EISENBAHNWESENS.

Von

Dr. Theodor Haberer.





WIEN. PEST. LEIPZIG.
A. HARTLEBEN'S VERLAG.
1884.

Druck von Friedrich Jasper in Wien.

Vorwort.

Die Reformation auf wirthschaftlichem Gebiete ist eine Errungenschaft des 19. Jahrhunderts. Während die beiden anderen grossen Umwälzungen, welche sich zu Ende des 15., dann zu Ende des 17., beziehungsweise zu Anfang des 18. Jahrhunderts vorbereiteten, und einerseits den sittlichen Unzukömmlichkeiten, andererseits den gesellschaftlichen Einrichtungen galten, in ihrem Entwicklungsgange zu den furchtbarsten Consequenzen führten, unter Entfesselung der gefährlichsten Leidenschaften der Menschheit, die blutigsten Kriege im Gefolge hatten und schliesslich regelmässig durch die vollständige physische, moralische und materielle Erschöpfung der Völker ihr Ende fanden, vollzog sich die wirthschaftliche Reformation unblutig, fast geräuschlos, gekrönt von materiellem Erfolge.

Nahezu anderthalb Jahrhunderte waren, seit Martin Luther seine Theses an der Wittenberger Schlosskirche angeschlagen hatte, bis zu dem Zeitpunkte verflossen, wo den drei christlichen Confessionen bürgerliche Gleichberechtigung zuerkannt wurde; beinahe ebenso lange brauchten die Ideen eines Voltaire, Montesquieu, Rousseau, bis die Neugestaltung im socialen Leben eingetreten war. Und doch muss jeder Vorurtheilsfreie zugestehen, dass all' die Errungenschaften, die sich aus diesen beiden Revolutionen ergaben, in keinem Verhältnisse standen zu den riesigen Opfern an Gut und Blut, die sie gefordert hatten, in keinem Verhältnisse zu dem namenlosen Elende,

das sie in die Hütte, wie in den Palast brachten, dass die persönliche Freiheit in geistiger und gesellschaftlicher Beziehung mit dem materiellen Niedergange der Völker, mit dem Verfalle von Handel und Gewerbe bezahlt wurde.

Wie rasch dagegen hatte sich die Bewegung Bahn gebrochen, welche die materielle Umgestaltung des Verkehrswesens, die Loslösung der Bewegung der Menschheit und des Güteraustausches von den bisherigen Banden erstrebte. Wenig mehr als ein Vierteljahrhundert war verstrichen, seit die erste Eisenbahnlinie als schüchterner Versuch ins Leben getreten war, und schon hatte sich das Eisenbahnwesen nach kurzem Kampfe, über Hindernisse der mannigfachsten Art hinwegsetzend, mit sieghafter Gewalt des ganzen inneren und äusseren Verkehrslebens der Völker, das es heute vollständig beherrscht, bemächtigt; noch mehr! nicht nur, dass es sich die ganze civilisirte Welt dienstbar gemacht hat, den Schienenweg finden wir bereits auch dort, wohin religiöse und sociale Aufklärung noch nicht gedrungen sind und allem Anscheine nach auch nicht sobald dringen werden.

An keinen illustren, der Weltgeschichte mit grossen Lettern einverleibten Namen knüpft sich die Kindheit des Eisenbahnwesens, noch seine späteren Entwicklungsphasen.

Des schlichten Arbeiters Stephenson vergass man gar bald, und wusste man von dem Erbauer der ersten Eisenbahn kaum in Fachkreisen, als das 50jährige Jubiläum der neuen Erfindung im Jahre 1875 gefeiert werden sollte; die späteren Eisenbahnkönige hatten nur Bedeutung durch die ihnen zugeflossenen Millionen und so lange diese nicht zerflossen waren.

Aber das Werk des Vaters der Eisenbahnen blieb und beglückte segensreich die Welt, Gesellschaft, Handel und Wandel neu gestaltend.

Seine Geschichte ist lehrreich; sie zu kennen für den Fachmann unentbehrlich, für den Laien gewiss nicht werthlos.

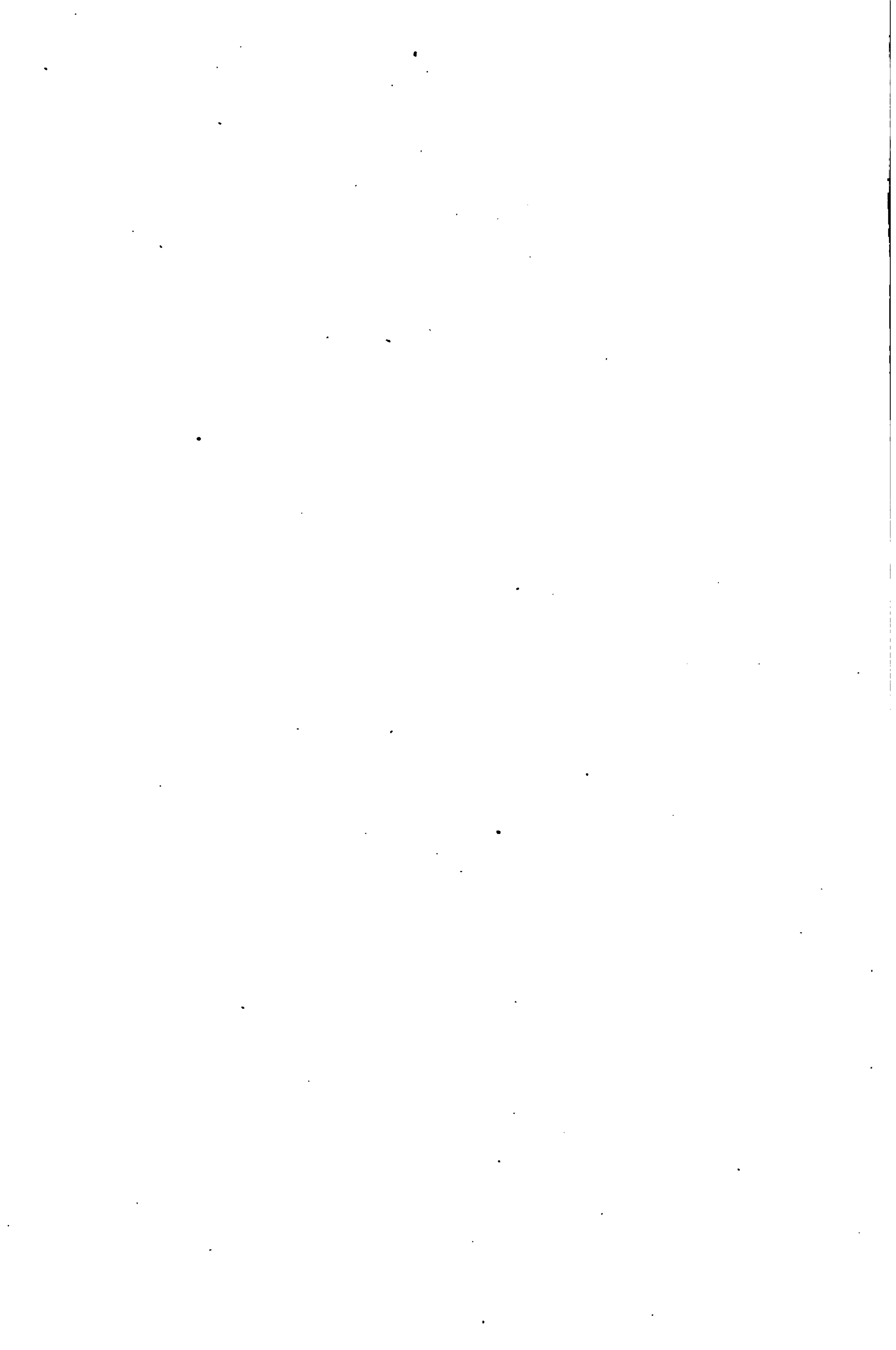
Die Ereignisse, welche die Entwicklung des Eisenbahnwesens bezeichnen, sind so mannigfach und so rasch an dem Blicke der Zeitgenossen vorübergeeilt, dass man wohl mit Recht behaupten darf, dass sie von sehr Wenigen erfasst und festgehalten worden sind.

In dem gegenwärtigen Zeitpunkte nun, wo das Eisenbahnwesen gewissermassen an einem Ruhepunkte angelangt ist, dürfte die Ermöglichung eines historischen Rückblickes nicht ganz verdienstlos, und ein Leitfaden, der diesen Zweck verfolgt, Jedem, der sich ernstlich mit Eisenbahnfragen beschäftigt, erwünscht sein.

Von diesem Gesichtspunkte geleitet, soll mit der gegenwärtigen Publication dem rühmlichen Beispiele des königl. Eisenbahn-Secretärs Carl Schmeidler in Breslau, der es 1871 — wie wir aber glauben, damals zur ungünstigsten Zeit — unternahm, die Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens zu schreiben, gefolgt werden.

Indem nun die vorliegende kleine Arbeit der Oeffentlichkeit übergeben wird, sei nur bemerkt, dass dieselbe bei der gewaltigen, fast zur Unmöglichkeit gesteigerten Schwierigkeit, das für eine umfassende Darstellung erforderliche Materiale zu gewinnen, nicht den Anspruch auf absolute Vollständigkeit erheben kann, sondern blos den Versuch einer gegliederten Vorführung der wichtigsten Momente bezweckt, welche ein anschauliches Bild über die gesammte Entwicklung des Eisenbahnwesens von den ersten Anfängen bis auf unsere Tage zu geben, geeignet erscheinen.

Dem Verfasser schien es darum auch von Wichtigkeit dem jeweiligen Stande der Gesetzgebung und Verwaltung einen entsprechenden Platz einzuräumen.





Vorgeschichte.

Frühere Beförderungsmittel.

Wenn wir unseren Blick den festländischen Beförderungsmitteln zuwenden, welche vor dem Entstehen von Eisenbahnen in Verwendung standen, so kommen in Betracht Schiffe und Wagen. Die Schiffe, welche auch heutzutage immerhin als nicht ganz ausser Acht zu lassende Transportmittel aufzufassen sind, befuhren Flüsse und Canäle, zum Theile auch Seen (Bodensee). Die Wagen, die bereits vollständig in den Hintergrund getreten sind, beförderten als eigene Gelegenheiten oder Posten die Personen, als Frachtwagen die Güter, wobei bemerkt wird, dass sich bezüglich kleinerer Frachten ebenfalls der Post bedient werden konnte, wie dies ja auch heute noch der Fall ist.

Alle diese Beförderungsmittel waren für einen grossen und regelmässigen Verkehr, von der Schnelligkeit der Beförderung ganz abgesehen, in jeder Art unzureichend. Schiffe konnten allerdings quantitativ mehr leisten als die Wagen zu Lande; allein die Beförderung mit denselben war zu allen Zeiten eine unsichere und unzuverlässige, von vielen Zufälligkeiten, unter denen Trockenheit und Frost eine Hauptrolle spielen, abhängige. Zudem war das Schiff auf das Flussgebiet, das es befuhr, in seinem Course beschränkt. Da gelangte man nun zu dem Auskunftsmittel, verschiedene Flussgebiete dort, wo sie sich näherten, durch Canäle zu verbinden, und so dem Verkehre mit Schiffen eine grössere Ausdehnung zu ermög-

lichen. (Ludwigscanal zwischen Main und Donau, Plauecanal zwischen Elbe und Havel etc.)

Die Schwierigkeiten technischer Natur, sowie die Complicationen im Betriebe, welche naturgemäss ihre Rückwirkung auf den Umfang und auf die Kosten der Beförderung üben müssen, liessen aber bald das Canalisirungsprincip in den Hintergrund treten. Erst in neuester Zeit beschäftigt man sich wieder damit und entstanden neue Projecte. Wir erwähnen hier der mehrfach betriebenen Frage der Herstellung eines grossen Canales von der Donau zur Oder. Ob mit Ernst an die Ausführung gedacht wird, mag dahingestellt bleiben; es dürfte sich hier in erster Linie wohl nur um todte Concurrenz handeln, um grosse Unternehmungen, die sich den Wünschen der Handelswelt gegenüber unzugänglich erweisen, zur Nachgiebigkeit zu zwingen.

Da, wo es einen schiffbaren Fluss überhaupt nicht gab, oder wo die Schiffbarkeit eines Flusses aufhörte, trat der Wagen in seine Rechte. Das Reisen von Personen war da aus leicht begreiflichen Gründen nur in sehr beschränktem Masse denkbar. Die Auslagen eines eigenen Wagens oder eines bequemen Miethwagens waren nicht Jedermann verstattet und die Benützung von sogenannten Gesellschaftswagen von vorneherein auf die Strecke, für welche sie der Unternehmer bestimmte, beschränkt. Wie gross übrigens das Vergnügen einer solchen oft nur drei bis acht Meilen langen Reise gewesen sein mag, kann man sich vorstellen, wenn man die Einrichtung dieser Vehikel kennt. Es waren dies zumeist Truhen mit vier bis fünf schmalen, an zwei Stricken oder Riemen befestigten, schlecht oder gar nicht gepolsterten Bänken ohne Lehnen; hierzu trat der oft sehr schlechte Zustand der Strassen und namentlich des Pflasters in den Städten, sowie die Unbilden des Wetters, gegen welche die Ausstattung der Fahrzeuge zumeist keinen Schutz gewährte.

Einen ganz gewaltigen Fortschritt bedeutete daher die Einführung regelmässiger Postfahrten, später dann namentlich der Schnellposten, welch letztere allerdings bedeutend theurer, dafür auch schneller fuhren. Man frage aber heute, wie sich ein Reisender befindet, der eine vierthalbstündige Fahrt im

Postwagen zurückgelegt hat. Die Personen würden jetzt wohl leicht zu zählen sein, die noch immer einen Reiz und etwas Gemüthliches an einer weiten Reise im Postcoupé, unter Befolgung der Vorschrift des Wechselns des Sitzes nach je einer Stunde, zu finden im Stande sind.

Die Verkehrsmittel für die Güter zu Lande, die Lastwagen, waren sehr in Anspruch genommen, und doch wären sie niemals im Stande gewesen, die Producte eines Waldes oder Bergwerkes in grossem Massstabe zu befördern. Die Kosten eines nur halbwegs ansehnlich beladenen Wagens waren bei Ueberschreitung einer einzigen Wasserscheide, durch Vorspann und Rast so gewaltige, dass man heute in Erstaunen versetzt wird, wenn man denkt, dass dieselben für einen Wagen oft mehr betrugen, als heute für ein halbes Dutzend von geladenen Eisenbahnwagen auf gleich langer Strecke. Zudem kam noch die Erhaltung der Chausseen, die allerdings der Staat besorgte, deren Kosten aber denn doch durch Mautheinhebung zum Theile von den Frächtern, beziehungsweise von der Fracht mitgetragen werden mussten.

Gewisse Dinge waren aber ganz ausgeschlossen vom Achsverkehre. Vieh musste seinen Weg zu Fuss nehmen. Man denke sich gegenwärtig die Approvisionirung von Wien mit Fleisch, wenn die Rinder den Weg von Galizien dahin zu Fuss zurücklegen müssten. Der Massenverkehr per Achse von einem Staatsgebiete zum anderen, ohne Eisenbahnverbindung gedacht, ist für unsere Generation wohl ein Räthsel.

Eine sehr bedeutende Erleichterung boten später dem sich stetig entwickelnden Verkehre die Dampfschiffe, welche allerdings nur auf grossen Flüssen (Donau, Rhein, Elbe) zur Anwendung gelangten.

Sie gestatteten doch wenigstens auf längeren Strecken die Bewegung der Güter in grossen Massen mit einer verhältnissmässig bedeutenden, in der gleichmässigen Bewegung des Schiffes begründeten Schnelligkeit. Allein der Widerstand bei der Bergfahrt, die Hindernisse, welche der Schiffahrt auf Binnengewässern überhaupt, namentlich zur Winterszeit und bei niedrigem Wasserstande, im Wege standen, liessen auch das Dampfschiff nicht als das Ideal eines Transport-

mittels, sondern nur als Nothbehelf und als den Vorläufer eines grossartigeren Beförderungsmittels erkennen. Die zahlreichen Verbesserungen, welche an den Maschinen vorgenommen wurden, die Erfindung der Kette, welche es ermöglicht, mit bedeutend verringerter Kraft grössere Massen als vordem stromaufwärts zu fahren, bedeuteten natürlich immer einen weiteren Fortschritt für das Verkehrsleben; allein es war und blieb alles das nur für ein beschränktes Gebiet von Vortheil.

Ein wahrhaft grossartiger Umschwung trat erst ein, als die Eisenbahn in die Reihe der Beförderungsmittel eintrat; erst dann hob sich die Production, verschaffte der Absatz nach entfernten Gegenden den Producenten Vortheile, dem Producte Werth und den Consumenten Erleichterung im Bezuge der Güter. Die verschiedenen Arten von Bahnen legen Zeugniss dafür ab, dass der Drang nach schneller und billiger Beförderung im Fortschreiten begriffen ist. Als die ersten Eisenbahnen gebaut wurden, da konnten sie der Bevölkerung — und hiebei machte häufig auch jene der Städte keine Ausnahme — nicht weit genug von der Ortschaft angelegt werden. Der Bauer fürchtete für sein Hab und Gut, er meinte, der Rauch könnte ihm Baum und Frucht verderben, das Pusten der Locomotive sein Vieh scheu machen und dem Tode auf den Schienen überliefern; zu verfrachten, um daraus Nutzen zu ziehen, hatte er noch nichts, und darum wünschte er sich den neuen Gast weit vom Halse. Heute, wo die Hauptlinien nahezu fertig sind und die Localbahnen in rascher Aufeinanderfolge ins Leben gerufen werden, hat man längst den Vortheil kennen gelernt, den die Nähe einer Eisenbahn bietet, und nun tritt die Erscheinung zu Tage, dass benachbarte Gemeinden sich schwer befehden, wenn es sich um die Anlage eines Bahnhofes handelt, da jede ihn in ihrem Gebiete haben will. Nicht lange wird es währen, so wird eine Bahn nicht nur unbeanständet einen Ort durchziehen, sondern man wird begierig die Hände nach einer solchen Begünstigung ausstrecken. Der Anfang ist gemacht; sogenannte Dampftramways, das sind Züge, bestehend aus mehreren Wagen von einer kleinen Locomotive gezogen, fahren heute bereits mitten durch Ortschaften. Allerdings dient dieses Verkehrsmittel vorläufig nur zur

Beförderung der Personen. Die Güterbeförderung wird nicht lange auf sich warten lassen.

Eisenbahnen.

Bei der Forschung nach den vorbereitenden Ereignissen, welche der Erfindung der Eisenbahnen vorangingen, begegnen wir zunächst schon frühzeitig dem Bestreben, welches darauf gerichtet war, die Fortbewegung der Wagen durch glatte Unterlagen zu erleichtern. Spuren hiefür finden sich bereits im Alterthume; auch in italienischen Städten kann der Reisende noch heute mitten auf den Strassen Steinunterlagen erblicken, welche einer Wagenspur entsprechen und offenbar den Zweck verfolgten, der Bewegung der Wagen Vorschub zu leisten.

Allen diesen Vorrichtungen kann man aber nicht die Bedeutung einer Schiene zuerkennen, da das Vehikel jederzeit die Unterlage verlassen konnte und dann dem Zustande der Strasse ausgeliefert war.

Erst im sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderte erbaute man Schienenbahnen, und zwar zunächst aus Holz. Diese Bahnen waren eine Erfindung der Bergleute Deutschlands und ein Product zwingender Nothwendigkeit. Denn da die Bergwerke zumeist so gelegen waren, dass Strassen in ihrer Nähe sich nicht befanden, auch nicht gebaut werden konnten, so musste ein Verkehrsweg bis zu einer Communication ersonnen werden, sollte nicht die Ausbeutung des Bergwerkes blos frommer Wunsch bleiben. Mittels kleiner Wagen, der sogenannten Hunde, die geschoben wurden, brachten die Bergleute die Grubenproducte aus dem Schachte zum nahen Verladungs- oder Lagerplatze.

Die Einrichtung solcher Schienenbahnen brachten die deutschen Bergleute, welche die Königin Elisabeth zur Hebung des Bergbaues nach England kommen liess, dorthin mit. Später wurde dann das Holz mit einem Eisenbelege versehen, um der raschen Abnützung des Holzes zu begegnen; die Schiene aus Eisen gelangte höchst wahrscheinlich erst gegen Ende des vorigen Jahrhundertes zur Anwendung. Zu eben dieser Zeit begann man auch Räder mit vorstehendem Rande

anzufertigen, um das Abgleiten von der Schiene zu verhindern. Besondere Aufmerksamkeit wendete man auch den Unterlagen der Schienen zu, und wählte hierzu Holz, Eisen und Stein.

Die Versuche, Räder mit Dampf in Bewegung zu setzen, reichen ins siebzehnte Jahrhundert zurück; Deutschland und Italien waren der Boden, wo man sich damit beschäftigte. Mehr als diese überlieferte Thatsache wissen wir nicht. Welcher Art die Erfindungen waren, ist unbekannt, da sie entweder wegen Mangel an Erfolg oder wegen unzulänglicher Mittel jedesmal ins Stocken gerathen sein dürften und dann der Vergessenheit anheimgefallen sind.

Die Glasgower Mechaniker Watt und Boulton erst warfen sich 1769—1785 mit aller Kraft auf die Vervollkommnung der Dampfmaschine, und ihnen gelang es, das System zu erfinden, welches den Aufseher in einem Kohlenbergwerke bei Darlington in England, Georg Stephenson, 1812 anregte, den Versuch zur Erbauung einer Locomotive zu machen. Der Versuch gelang, ebenso die weiteren Versuche, eine Locomotivbahn herzustellen. 1825 wurde die erste Locomotivbahn von Darlington nach Stockton befahren. Georg Stephenson gelangte dadurch in bessere finanzielle Verhältnisse und liess seinen Sohn Robert zum Ingenieur ausbilden. Vater und Sohn vereinigten sich dann zum Locomotivbaue; sie lieferten ihre Locomotiven bald nicht mehr für England allein, sondern auch für das europäische Festland und Amerika. Robert Stephenson vollführte ausserdem noch selbstständig den Bau einer Eisenbahn von Liverpool nach Birmingham. Der von günstigem Erfolge begleiteten Herstellung kurzer Bahnstrecken folgten dann die Unternehmungen in grösserem Massstabe.

Hiermit ist die Vorgeschichte des Eisenbahnwesens beendet. Die eigentliche Geschichte desselben wird nun zu zeigen haben, wie in einzelnen Zeitabschnitten das neue Verkehrsmittel aufgefasst worden ist und wie es gestaltend gewirkt hat.

Eigentliche Geschichte.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens, so gleichartig dasselbe sich gegenwärtig dem Auge des Betrachtenden präsentiren mag, nahm in den verschiedenen Ländern Europas was die Bedingungen der Herstellungen der Bahnen, die Handhabung des Betriebes und den materiellen Erfolg betrifft, ihren besonderen Gang, entsprechend den Eigenthümlichkeiten jedes einzelnen Staatengebildes.

Selbst wenn Deutschland und Oesterreich-Ungarn in Vergleich gezogen werden, so wird man finden, dass trotz der vielfachen Beziehungen und des innigen Contactes auf dem Gebiete des Verkehrswesens zwischen diesen beiden Nachbarreichen sich die Dinge bei gleichen Anfängen sehr bald in ganz unähnlicher Weise fortbildeten. Gleichwohl sollen im Folgenden die Verhältnisse Deutschlands und Oesterreich-Ungarns immer nebeneinander behandelt werden, weil sie als ein grosses gemeinsames Verkehrsgebiet schon nach der geographischen Lage angesehen werden können und die endliche gleichartige Gestaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten sicherlich nur Frage der Zeit ist.

Es dürfte nun nicht ohne Interesse sein, in Kürze auch einen Ueberblick über die Entwicklung der Eisenbahn-Verhältnisse in den Ländern ausser diesen beiden Staaten zu gewinnen, und lassen wir daher eine Skizze derselben der Betrachtung der Zustände in Deutschland und Oesterreich-Ungarn vorangehen.

a) England. Hier herrschte Gewerbefreiheit und wurden die Bahnen, ohne Rücksicht auf bestehende Bahnen, nebeneinander erbaut, ja es kam vor, dass derselbe Schienenweg von mehreren Unternehmungen benutzt wurde, wie eine gewöhnliche Landstrasse von Frächtern. Selten hat der Staat sich einem neuen Bahnprojecte gegenüber ablehnend verhalten. Grosses Gewicht legte man in England nur auf die Einbringung der Projecte in den gesetzlichen Zeitabschnitten. Das

Eisenbahnnetz hat sich daher dort früh und schnell zu dem grössten Europas ausgedehnt und gestaltete sich in sehr complicirter Weise. Dass ein englisches Eisenbahnunternehmen ein einträgliches Geschäft sei, kann nicht behauptet werden; das durchschnittliche Erträgniss ist heute drei bis vier Percent; finanzielle Calamitäten gab es in grosser Zahl. Das Heimfallsrecht, wornach die Bahn dem Staate nach Ablauf von einer Reihe von Jahren ins Eigenthum zufällt, kennt man in England nicht; es ist gesetzlich blos das Ankaufsrecht des Staates nach 21, respective 15 Jahren gewahrt.

Der Staat machte im Laufe der Zeiten allerdings grosse Anstrengungen, sich einen grösseren Einfluss auf die Verwaltung der Bahnen zu verschaffen; der Erfolg blieb jedoch aus, und wenn es ihm endlich gelang, sich nach langen Kämpfen das Recht, auf Tarifrevision zu dringen, zu erstreiten, so dankt er diese Errungenschaft nur den schweren Krisen, welche der Eisenbahn-Ueberproduction gefolgt waren. Zur Schaffung einer Eisenbahnbehörde, wie sie auf dem Continente mehr oder weniger organisirt ist, kam es in England nicht; dagegen wurde ein Organ von grossem Gewichte und hervorragender Bedeutung geschaffen, welches aus der Initiative der Eisenbahn-Unternehmungen hervorging und bis jetzt nur in sehr beschränktem Umfange anderwärts Nachahmung fand, nämlich eine Centralabrechnungsstelle, welche mit dem Namen »Clearinghouse« bezeichnet wird.

Die erste Eisenbahn von Darlington nach Stockton wurde am 4. October 1825 dem Verkehre übergeben.

b) Frankreich. In Frankreich begann die Eisenbahnthätigkeit mit dem Jahre 1832. Allein da bei den Privaten es an Unternehmungslust gebrach, grosses Misstrauen gegenüber dem Baue aus eigenen Mitteln herrschte, musste der Staat in Action treten. Bei dem stark centralistischen Zuge, der in Frankreich zu allen Zeiten sich geltend machte, wurde Paris als Centralpunkt gewählt und von da strahlenförmig das Eisenbahnnetz entworfen. Erst zu Anfang der vierziger Jahre trat ein gemeinschaftliches Wirken des Staates und der Gemeinden einerseits und von Privatunternehmern andererseits ein. Die ersten Bahnstrecken wurden 1841 von Strassburg

nach Basel und 1843 von Rouen nach Orleans eröffnet. In den Jahren 1847 und 1849 brachten die politischen Verhältnisse Hindernisse und Stockungen hervor, nach deren Beseitigung sich sechs grosse Gesellschaften bildeten. Diese übernahmen die gebauten Strecken und führten den Bau weiterer Linien, namentlich derer, welche die Verbindung der Strahlen bezweckten. Die Bahnen hatten alle mercantilen Charakter. Das strategische Interesse wurde nicht ins Auge gefasst. Erst die Katastrophen der Kriegsjahre 1870 und 1871 liessen in den Franzosen den Drang erwachen, sich ein Netz von militärischem Werthe zu schaffen. Thatsächlich wurden in den letzten acht Jahren viele hundert Kilometer Bahnen gebaut, welche nur dem strategischen Bedürfnisse zu dienen haben, und werden solche Bahnen eben wieder in allen Theilen des Reiches in Angriff genommen.

c) In der Schweiz wurde die erste Eisenbahn, von Zürich nach Aarau, 1844 bis 1847 gebaut. Die eigentliche Eisenbahnthätigkeit entwickelte sich in den sechziger und siebziger Jahren. Den schweizerischen Bahnen kommt in erster Linie die Eigenschaft als Touristenbahnen zu. Der Frachtenverkehr beschränkte sich ursprünglich auf die Einfuhr von Getreide und Ausfuhr von Holz. Grössere mercantile Bedeutung erlangten einzelne schweizerische Bahnen mit der Tunnelirung des St. Gotthardt. Grosse Schwierigkeiten, die einer gedeihlichen Entwicklung entgegenstanden, lagen in der Cantonal-Autonomie; erst seit der Mitte der siebziger Jahre traten die Einheits- und Centralisations-Bestrebungen des Bundesrathes hervor, welche die Loslösung der Eisenbahnen von der Herrschaft der Cantone bezwecken.

d) Belgien hat das entwickeltste Eisenbahnnetz des Continentes. Hier herrscht auch ein gemischtes System besonderer Art. Der Staat hat mit dem Baue der Eisenbahnen 1834 begonnen, und wurde die erste Bahn Brüssel—Malines am 5. Mai 1835 eröffnet. Dem Centralisationsprincipe huldigend, wurde das Reich in seinen vier Hauptrichtungen mit Staatsbahnen belegt und zwischen den einzelnen Grenzlinien den Privatunternehmern die Ausführung von weiteren Eisenbahnen gestattet. Durch die Art dieser Anlage hat der Staat nament-

lich in tarifarischer Beziehung die Eisenbahnen vollkommen in seiner Hand. Die Geschäfte, welche die belgischen Privat-Eisenbahn-Unternehmungen machen, sind keine glänzenden und es ist nur eine Frage der Zeit, dass die belgischen Privatbahnen in die Verwaltung des Staates übergehen.

e) Spanien. Die ersten Bahnen wurden 1848 und 1851 eröffnet; seit 1860 haben sich über dreissig Gesellschaften gebildet, welche ungefähr zwanzig Hauptstrecken gebaut haben.

f) Portugal begann mit dem Bahnbaue sehr spät. Erst 1863 wurden zwei Strecken in Angriff genommen. Diese repräsentiren eine Länge von ungefähr 500 Kilometer.

g) Italien. Erst seit dem Jahre 1853 wendete man dort dem Eisenbahnwesen Aufmerksamkeit zu. Die lombardischen Bahnen waren die ersten; sie entstanden noch zur Zeit der österreichischen Herrschaft. Die Friedensschlüsse von Zürich 1859 und Wien 1866 lieferten dieselben, sowie die venetianischen Linien dem jungen Königreiche aus. In den siebziger Jahren wurde die systematische Herstellung eines Eisenbahnnetzes begonnen, welches die Verbindung der Linien unter einander und mit Rom ebenfalls anstrebte. Von grosser Bedeutung für die italienischen Bahnen wurde die Erbauung der Mont Cenis- und der Gotthardt-Bahn. So systematisch die Herstellung des Netzes betrieben wird, so schwankend ist die italienische Regierung in der Frage, wer die Bahnen betreiben soll. So erwarb der Staat in den sechziger Jahren die ligurischen Bahnen und übergab sie 1869 der »Alta Italia« in Pacht. Seit 1875 wurden, dem deutschen Beispiele entsprechend, Anstrengungen gemacht, die Bahnen in die Hand des Staates zu legen; wenn aber die Nachrichten, welche in der letzten Zeit durch die Tagesblätter gingen, richtig sind — ist die italienische Regierung wieder entgegengesetzter Anschauung und soll die betretene Bahn ehest verlassen werden. Diesen Nachrichten zufolge wäre der Contract — vorbehaltlich unwesentlicher Punkte — als geschlossen zu betrachten.

Nach dem Contracte würde der Staat Besitzer der ihm jetzt gehörigen Bahnen bleiben, der Betrieb aber auf 35 Jahre verpachtet werden. Zwei Gesellschaften sollen den Betrieb übernehmen, und zwar: die Banque d'Escompte, die Banque de

Paris, die Disconto-Gesellschaft und die Römische Banca generale für die Linien Ventimiglia—Genua, Mont Cenis—Florenz, Rom—Neapel nebst den nord- und mittelitalienischen Zweiglinien; — die jetzige italienische Südbahn nebst dem italienischen Credit Mobilier für die Linien Ala—Verona—Venedig—Padua—Bologna, Ancona—Neapel und Ancona—Bari—Brindisi—Reggio.

h) Dänemark. Die Insel Seeland ging auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues voran. Hier wurden bereits 1856 Eisenbahnen gebaut, während in den übrigen Gegenden, namentlich in Jütland, erst 1864 mit der Herstellung von Eisenbahnen begonnen wurde.

i) Norwegen bekam die erste Bahn 1854 von Christiania nach Eidsvold; zwei Jahre später begann der Eisenbahnbau in Schweden. Die Bauausführung erfolgte theils von Staatswegen, theils durch Privatunternehmungen. Im Laufe der Zeit wurde dann mit grossem Eifer, ja mit Hast an der Ausführung von Fortsetzungslinien gearbeitet, so dass auf eine Million Einwohner 57 Meilen Eisenbahn kommen. Eine Eigenthümlichkeit dieses nordischen Reiches ist die, dass dort das Princip der Schmalbahnen zum vollen Durchbruche gelangt ist.

k) Russland. Hier kam die Eisenbahnthätigkeit ziemlich spät zur Entwicklung. Ausser den in Russisch-Polen in den fünfziger Jahren gebauten Bahnen zwischen Warschau und den preussischen Grenzen herrschte allenthalben Stillstand. Erst in der Mitte der sechziger Jahre entstand eine lebhaftere Bewegung, die sich bis in die neueste Zeit erstreckte und noch immer andauert. Die Bahnen zerfallen in acht grosse Gruppen: die Petersburger Bahnen, die finnländischen, rigaischen, Moskauer, polnischen, die Odessaer Bahnen, die Bahnen an der Wolga und am Don, endlich die kaukasischen Bahnen, welch letztere jetzt bis Batum reichen und dem östlichen Verkehre eine ganz andere Richtung gaben, — eine Aenderung, welche ihren Einfluss auch auf die östlichen Bahnen Oesterreichs äussert. Uebrigens ist Handel und Verkehr bei der Anlage der russischen Bahnen nicht so sehr in den Vordergrund getreten als das militärisch-strategische Interesse. Russlands Streben war und ist vorzugsweise darauf gerichtet, einerseits die Grenzen im Westen rasch besetzen und seine

Truppen im Süden und Südwesten schnell aufstellen, ebenso andererseits nach Osten und Südosten, wo es seine Grenzen fort und fort erweitert, neue Truppenmassen nachschieben zu können. Der grösste Theil der Bahnen wurde von Privatunternehmungen hergestellt, nur wenige sind Staatseisenbahnen. Eine Zeit lang wurde das Princip des Staatsbahnbetriebes vertreten, später wurde dem Gegentheile gehuldigt; dann, als über die grossen Unzukömmlichkeiten bei den Privatcompagnien Klage geführt wurde, verfolgte man wieder den Gedanken, diese letzteren zu beseitigen.

l) Türkei und Griechenland. Bezüglich dieser Reiche hat sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nichts Nennenswerthes ereignet. In der Türkei bot sich der Boden vorzugsweise für fremde Speculationen ohne Leistung; die Bahnen sind unbedeutend, ihre Einrichtungen schlecht. In Griechenland ist die Hauptstadt Athen mit dem Pyräus-Hafen durch Schienenwege verbunden.

m) In den durch den letzten russisch-türkischen Krieg von der türkischen Herrschaft befreiten jungen Königreichen Rumänien und Serbien, dann in dem Fürstenthum Bulgarien regt sich nunmehr ein frischerer Geist, und es steht zu erwarten, dass sich dort ein schwunghaftes Eisenbahnleben entwickeln wird, da von den Regierungen wie von der Bevölkerung der freigewordenen Länder ein reges Interesse an der wirthschaftlichen Erstarkung der Staaten an den Tag gelegt wird.

*

Wenn wir uns nun zu der Betrachtung der Eisenbahnverhältnisse in Deutschland und Oesterreich-Ungarn wenden, so können wir hierbei fünf Perioden unterscheiden, von denen die erste den Zeitraum von dem Beginne der Eisenbahnthätigkeit bis zum Jahre 1840 umfasst, die zweite bis zum Jahre 1848, die dritte bis zum Jahre 1860, die vierte bis zum Jahre 1870 reicht und die letzte sich auf die Geschichte des Eisenbahnwesens vom Jahre 1870 bis in die Gegenwart bezieht.

Erste Periode bis 1840.

Bildung von Comités. Wirkung der politischen Verhältnisse. Die ersten Eisenbahnen.

Die Nachricht von der Eröffnung der ersten Locomotiveisenbahn in England fand ihre Verbreitung auf dem Continente etwas langsam, da die Thätigkeit der Presse einen solchen Umfang wie heute nicht hatte, Zeitungen sehr spärlich gedruckt und noch spärlicher gelesen wurden. Gleichwohl regte sich alsbald in den verschiedensten Orten Deutschlands bei einzelnen speculativen Köpfen, namentlich der Kaufmannschaft und Fabrikantenwelt, der Unternehmungsgeist.

Die einen verbanden sich mit technischen Kräften zum Studium über die Ausführbarkeit von Bahnen; die anderen stellten den Frachtenverkehr per Schiff und Achse für bestimmte Verkehrsrichtungen zusammen, rechneten die Bedürfnisse der Umgebung der Städte ein, erwogen die Productionskräfte und Consumtionen, und gelangten dann zu einem Schlusse über die Rentabilität einer bestimmten Linie. Unterstützt wurden die Rechnungsaufstellungen durch die erheblichen Fortschritte im Berg- und Hüttenwesen. Auch dachte man an eine gedeihliche Entwickelung der Verhältnisse und an eine Steigerung der Bevölkerungsziffer, weil man den Frieden nach der Niederwerfung Frankreichs für gesichert hielt. Die einzelnen Speculanten vereinigten sich dann zu Comités, welche die Erbauung von Eisenbahnen anstrebten. Solche Comités entstanden in Fürth, Nürnberg, Dresden, Wien, Leipzig, Berlin, Breslau, Ulm, München u. s. w.

Die Schwierigkeiten, mit denen diese Comités zu kämpfen hatten, waren sehr gewaltige. Zunächst wurde den Unternehmern das grösste Misstrauen seitens des Capitals entgegengebracht. Die Capitalisten konnten sich nicht entschliessen, sich an Unternehmungen zu betheiligen, welche sie in ihrer Tragweite zu ermessen nicht vermochten. Die Geldmittel

waren daher nur mit unsäglichen Mühen aufzubringen. Die Folge davon war, dass sich zahlreiche Comités wieder auflösten.

Nicht geringer waren die Hindernisse, die der neuen Bewegung seitens der Regierungen entgegengesetzt wurden. In Folge des Aachener Congresses und der Karlsbader Beschlüsse 1814, welche den freiheitlichen Bestrebungen der deutschen Fortschrittler und ihrer Schwärmerei für ein deutsches Reich ein Ziel zu setzen wussten, war über die deutschen Lande, Oesterreich mitgerechnet, unter der Leitung und Fürsorge des österreichischen Staatskanzlers Fürsten Metternich in den Congressen zu Laibach und Verona die politische Reaction hereingebrochen, jede nationale und liberale Richtung verurtheilt und beschlossen worden, jedwede Regung dieser Art zu unterdrücken. Durch Polizeimassregeln und durch die Censur wurden alle Gedanken, welche auf ein geistiges Emporstreben der Nation abzielten, im Keime erstickt.

Es war daher nur zu begreiflich, dass Fürsten und ihre Minister der Eisenbahnbewegung ernsten Widerstand bereiteten. Es konnte ihnen nicht entgehen, dass die Eisenbahnbauten das Zusammentreffen einer grossen Menge von Menschen im Gefolge haben müssten, dass die fertigen Bahnen Beweglichkeit der Menschen und den Ideenaustausch für grosse Entfernungen möglich machen würden. Man sah die Errungenschaften über die Völker ernstlich in Gefahr, und war oft bei aller Ahnung der materiellen Vortheile, welche aus dem neuen Verkehrsmittel dem Staate erwachsen würden, bestrebt, dem Eindringling den Weg zu sperren. Mitunter war übrigens auch die vom Conservativismus durchtränkte Auffassung massgebend, dass die Eisenbahnbewegung eitel Schwindel sei. So entschloss sich Kaiser Franz zur Unterzeichnung des Nordbahnprivilegiums im März 1836 vorzugsweise nur darum, »weil sich so etwas ohnehin nicht halten kann«.

Wie schwer die Unternehmungen sich die Existenz erkämpfen mussten, dafür legen folgende Daten Zeugniss ab: Am 12. Jänner 1837 versagte Minister Rother für eine Bekanntmachung des Breslauer Comités, betreffend eine von Breslau nach Oberschlesien zu errichtende Eisenbahn, die

Druckerlaubniss, am 14. Juni desselben Jahres publicirten die preussischen Minister des Innern und der Finanzen eine Kundmachung, in welcher das Publicum auf die Täuschungen aufmerksam gemacht wurde, welche ihm aus der Betheiligung an Eisenbahn-Unternehmungen, welche weder concessionirt noch zugesichert seien, erwachsen könnten; die Projecte wurden in einer in der heutigen Zeit kaum verständlichen Weise verzögert; von der Concessionirung der Bahn bis zur Inangriffnahme des Baues verflossen oft nahezu zehn Jahre, unter fünf Jahren gelang es selten ein Unternehmen zu verwirklichen.

Die letzten dreissiger Jahre waren der Entwicklung der Eisenbahnen in Deutschland besonders hinderlich. Erst mit dem Jahre 1840 trat ein Umschwung in den Verhältnissen ein, da Friedrich Wilhelm IV. von Preussen einer freieren Richtung und Bewegung huldigte.

Auf deutschem Gebiete war die erste Bahn die kaum eine Meile lange Ludwigsbahn Nürnberg—Fürth (7. December 1835 eröffnet), dann kamen die Berlin-Potsdamer Bahn (29. October 1838), die Linien Braunschweig—Wolfenbüttel (1. December 1838), Leipzig—Dresden (24. April 1837), Mannheim—Heidelberg (März 1840), die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Bahn (August 1840), die Linien München—Ulm, Frankfurt—Höchst (Taunus-Bahn 1840).

In Oesterreich bethätigten sich die beiden damals einflussreichsten Handels-, respective Bankhäuser Baron Rothschild und Baron Sina an der Eisenbahnbewegung praktisch. Baron Rothschild erhielt im März 1836 ein Privilegium zum Baue einer Eisenbahn von Wien nach Galizien sammt Nebenlinien, Baron Sina 1839 ein Privilegium zum Baue von Bahnen von Wien nach Raab und Gloggnitz. Gleichzeitig wurde auch an den Staatsbau gedacht, und diesem Gedanken in dem Cabinetschreiben vom 25. November 1837 Ausdruck geliehen. In diesem Cabinetschreiben wurde nämlich erklärt, dass die Staatsverwaltung das Recht, selbst Eisenbahnen zu bauen, sich vorbehalte, dass jedoch im gegenwärtigen Zeitpunkte kein Gebrauch davon gemacht werden solle.

Die genannten Bahnen gingen in die Hände von Actien-Gesellschaften über; das Actiencapital war sehr rasch ge-

zeichnet. Die erste Strecke der ersteren Bahn unter dem Namen »A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn« wurde am 23. November 1837 zwischen Floridsdorf und Wagram eröffnet. Von der Wien-Raaber Bahn wurden einzelne Strecken erst 1841, die Wien-Gloggnitzer Bahn sogar erst 1846 eröffnet.

Seit 1833 wurden die verschiedensten Projecte entworfen, aber alle zogen sich mit einigen Ausnahmen Jahre lang zur Ausführung hin, theils weil die Richtungen mehrfach geändert werden mussten, theils weil die Subscriptionen nicht ausreichten. Vielen Projecten wurde die Bestätigung versagt.

Beschaffung der Capitalien durch Actien-Gesellschaften. Statuten.

Die Anlagecapitalien erreichten mit der Zunahme der Eisenbahnbauten einen bedeutenden Umfang, und ging das Zustandebringen des erforderlichen Geldes selbstverständlich gar bald über die Kräfte der einzelnen Unternehmer hinaus. Es mussten also Mittel und Wege gefunden werden, den Zufluss grösserer Geldmassen zu ermöglichen. Man verfiel da auf die Idee, einen ähnlichen Vorgang, wie er bei der Gründung von Gewerkschaften und der Entstehung der Gesellschaften zur Ausbeutung des ost- und westindischen Handels eingehalten worden war, auch bei den Eisenbahn-Unternehmungen zur Anwendung zu bringen. Die Mitglieder der Gewerkschaften, sowie der genannten Gesellschaften erhielten Antheilscheine, bei den ersteren Kuxe genannt, wodurch sie auf den Ertrag einen verhältnissmässigen Anspruch erhielten. Nur wollte man noch einen Schritt weiter gehen. Es sollte nämlich der Anspruch auf Zuschüsse, welcher bei schlechtem Ertrage an die Inhaber der Antheilscheine gestellt wurde, entfallen; es sollte den Theilnehmern an Eisenbahn-Unternehmungen ausser der Einzahlung keine weitere Verpflichtung erwachsen, dagegen aber sollten sie, nach der Höhe der ihnen übergebenen Antheilscheine, Antheil an dem nach Abzug der Kosten verbleibenden Gewinne der Unternehmung haben. Diese Antheilscheine nannte man Actien. Jeder Zeichner einer Actie war Mitglied der Gesellschaft, mit der Verpflichtung,

sich den Statuten der Gesellschaft zu unterwerfen, und trat im übrigen zu dem Unternehmen in kein engeres Verhältniss, indem er nur an dem Gewinne, respective Verluste der Unternehmung, und in letzterem Falle auch nur bis zur Höhe seines Actienbetrages, Antheil zu nehmen habe.

Bald entstanden allerorten, mit Ausnahme Badens, wo der Staat allein die Eisenbahnen ausführte, Actien-Gesellschaften. Der Staat behielt sich die Genehmigung der Statuten vor und übte die Ueberwachung über die Gesellschaften. Die Statuten wurden einerseits die Verfassung der Gesellschaft, d. i. die Grundnorm für die Verwaltung derselben, andererseits begründeten sie ein, wenn auch loses Vertragsverhältniss der Mitglieder der Gesellschaft auf die Zeit des Bestandes derselben selbst oder der Mitgliedschaft in der Gesellschaft. Die wesentlichsten Bestimmungen der Statuten beziehen sich schon in der ersten Zeit auf die Bildung der Leitung, die Entscheidung wichtiger Fragen durch die General-Versammlung, die Verwendung des Reingewinnes, die Art, wie Streitigkeiten zur Lösung gebracht werden sollen, auf die Auflösung der Gesellschaft und die Amortisation des Gesellschafts-Capitales.

Bei der Bildung der Gesellschaften wurde nun so vorgegangen, dass das Capital, an dessen Beschaffung man ging, in Theilbeträge aufgelöst wurde, für welche die Actien ausgestellt und ausgegeben wurden. Die Ausgabe erfolgte zumeist erst dann, wenn sich die Theilnehmer in der vollen Höhe des zu beschaffenden Capitales gefunden hatten. Um zu diesem Zwecke zu gelangen, wurden die Unterschriften gesammelt, ein Geschäft, welches vorzugsweise die Banquiers besorgten. Es gab aber auch noch eine zweite Form der Beschaffung des Geldes der Actien-Gesellschaften, nämlich die der raten- oder terminweisen Einzahlung. Die letztere wurde dann sogar vorgezogen, weil auch minder bemittelten Personen die Möglichkeit geboten war, nach und nach in den Besitz eines Papieres zu gelangen, das ihnen die Theilhaberschaft an einem Unternehmen sicherte und die Aussicht auf Gewinn eröffnete. Hiermit war noch der volkswirthschaftliche Vortheil der Anregung zum Sparen verbunden. Im Falle der zweiten Art der Capitalsbeschaffung nun wurden Interimsscheine dem Einzahlenden eingehändigt, und

fand die Ausgabe der Actien erst nach Leistung der letzten Rate gegen Einziehung der Interimsscheine statt. Die Interimsscheine lauteten ebenso wie die Actien auf Inhaber. Der Umstand, dass die Sucht zu gewinnen, sehr Vielen das Interesse an dem Besitze des Papieres eines bestimmten Unternehmens benahm, und dass das Börsenspiel sich auch der Interimsscheine bemächtigte, wodurch zahlreiche Verluste verursacht wurden, war die Ursache, dass später in das deutsche Handelsgesetzbuch die Bestimmung aufgenommen wurde, dass die Interimsscheine nur auf den Namen des Unterzeichners der Actien ausgestellt werden dürfen.

Da die Auflösung der Gesellschaft mit dem Ablaufe einer bestimmten Zeit (Concessionsdauer) die Regel geworden war, so war es auch nothwendig, die Actien innerhalb der Frist successive aus dem Verkehre zu bringen. Zu dem Ende wurde die Amortisirung derselben planmässig festgestellt und erfolgte demnach jährlich die Auslosung einer gewissen Anzahl von Actien, deren Besitzern dann das Aequivalent, auf das das Papier lautet, ausgefolgt wird. Der ausgeloste Actionär tritt aus dem Verbande der Gesellschaft, die Zahl der Mitglieder der Gesellschaft wird jährlich kleiner, bis mit dem letzten Jahre die Gesellschaft selbst ihr Ende erreicht. Einzelne reiche Unternehmungen führten in späterer Zeit für die durch Verlosung ausgeschiedenen Actionäre Genussscheine ein, welche gegen Belassung des Capitales im Gesellschaftsvermögen die Antheilnahme am Gewinne sichern.

Die eine Art, wie die Mittel zum Eisenbahnbaue aufgebracht werden, ist also die Associirung des Capitales, welche den Theilnehmern das Eigenthumsrecht an dem Gesellschaftsvermögen nach Massgabe der Einzahlung erwarb.

Eine zweite Art, Geld zu schaffen, entwickelte sich sehr bald. Die geringe Rentabilität, welche die Mehrzahl von Bahnen aufzuweisen hatte, liess nämlich die Lust des Capitales zur Theilnahme erkalten; die Einnahmen variirten, damit auch die Dividenden, während doch diejenigen, welche ihre Ersparnisse in Unternehmungen anzulegen gesonnen waren, eine sichere Rente von ihrem Gelde haben wollten. Sollte also die Betheiligung des Capitales an den Eisenbahn-Unternehmungen

erhalten bleiben, so musste vor Allem darauf Bedacht genommen werden, ein festes Erträgniss zu sichern. Man dachte daher daran, Darlehen aufzunehmen und die Aufforderung zur Gebung von Geld von einem Versprechen, unveränderliche Zinsen in bestimmter Höhe zu bezahlen, zu begleiten. So schuf man die Prioritäts-Obligationen, welche dem Gläubiger der Unternehmung unter Verpfändung des Gesellschafts-Vermögens eine Zinsenzahlung zu einem fixen Percentsatze zusicherten.

Die Grösse der beschafften Capitalien richtete sich nach den verschiedenen Bedürfnissen; Länge der Bahn, Umfang des Unternehmens, die grösseren oder geringeren Terrainschwierigkeiten, die Preise des zu erwerbenden Grundbesitzes waren hierbei ausschlaggebend. Auch die verschiedenen Zeitepochen des Baues waren von grossem Einflusse; in der ersten Zeit des Eisenbahnbaues wurden die Bahnen billiger hergestellt; mit der Zeit erhöhten sich aber bei der Ausdehnung einzelner Unternehmungen und des Bahnnetzes überhaupt die Preise der Materialien, die Ansprüche auf grössere Bequemlichkeit und auf Verbesserungen, namentlich bei den Fahrbetriebsmitteln, die Forderungen der Eigenthümer von Grund und Boden, insbesondere in der Nähe von Städten, und die Arbeitslöhne. In Folge dessen musste dann auch mit dem Anlagecapitale in die Höhe gegangen werden.

Auch die Betriebskosten waren im Anfange sehr gering. Der Verkehr war ja noch klein und die Ansprüche an den Betrieb nicht so hoch gespannt wie heute. Der Zugsverkehr war auf ein Minimum beschränkt, die Bahncomplexe miteinander höchst selten verbunden, die Wagen gingen daher nicht auf fremde Bahnen über. Mit der Zunahme der Handelsverbindungen, der Hebung der Industrie, der Ausbreitung des Bergbaues und der zunehmenden Hüttenproduction, mit der Steigerung der Production und Consumtion im allgemeinen wuchsen die Betriebskosten. Es mussten die Bahnanlagen dem Verkehre entsprechend gestaltet, Verbindungen unter den Bahnen hergestellt, das Bahnpersonal und Betriebsmaterial vermehrt, ein Wagenübergangs-Verkehr hergestellt werden u. dgl. mehr.

Die Verwaltung der Eisenbahnen.

Die Bahnverwaltung wurde schon im Beginne des Eisenbahnwesens geregelt, und sind im Wesentlichen heute noch dieselben Grundsätze massgebend, wenngleich die Dienstzweige im Laufe der Zeit eine weitgehende Ausbildung und Stabilisirung erfahren haben.

Wo der Staat nicht selbst der Eigenthümer der Bahn ist, sondern ein Privatunternehmen in Frage steht, haben wir immer mit zwei Factoren zu thun. Der eine Factor ist der Vertreter der Gesellschaft nach innen und aussen als Mandatar der Gesellschaft und stellt die Richtung für die Verwaltung fest; dies ist der Verwaltungsrath (bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird er Directorium genannt). Der zweite Factor ist das Executivorgan der Gesellschaft, er führt die Beschlüsse der General-Versammlung und des Verwaltungsrathes aus, leitet den Betrieb und ist für denselben verantwortlich, schliesst die Verträge, verwaltet die Gesellschafts-Gelder, bestellt die Beamten, respective hat bei gewissen Posten das Vorschlagsrecht. Dies ist die Direction (General-Direction, Central-Direction, General-Inspection, Central-Inspection etc.).

Die ersten Eisenbahngesetze.

Eine gesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens in Bezug auf die Privat-Unternehmungen erfolgte zuerst in Oesterreich. Auf Grund der kaiserlichen Entschliessungen Ferdinands I., vom 29. December 1837 und 18. Juni 1838, wurden mit Hofkanzlei-Decret vom 18. Juni 1838 die »Allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem« (Concessions-Directiven) erlassen. Die kaiserliche Entschliessung vom 18. Juni 1838 widmet in Fürsorge für das Wohl derer, welche sich finanziell an einem Eisenbahn-Unternehmen betheiligen wollten, einen Passus, der, wenn er gewissenhaft und strenge gehandhabt worden wäre, manchen Recriminationen und Katastrophen vorgebeugt hätte.

Es heisst nämlich, dass jeder einzelne Concessionswerber, wenn demselben eine vorläufige Bewilligung ertheilt worden

ist, von den Behörden streng zu verpflichten sei, dass er die zur Abnahme von Actien sich meldenden Subscribenten und Actionäre, bei der an dieselben ergehenden Aufforderung zur Theilnahme an dem Unternehmen, möglichst vollständig von den aus ihrem Beitritte hervorgehenden Verbindlichkeiten und von den einer solchen Unternehmung bevorstehenden Bedingungen in Kenntniss setze, zu welchem Ende die Behörden auch dem Concessionswerber den Umfang der Verpflichtungen und Bedingungen mit möglicher Umständlichkeit zu bezeichnen, oder wenigstens im Allgemeinen anzudeuten haben werden. Es war somit der vollkommen richtige Gedanke zum Ausdrucke gebracht, dass der für den Geldmarkt und dessen Heranziehung bestimmte Prospect in voller Uebereinstimmung zu stehen habe mit den der Concessionswerbung und der Concessions-Verhandlung zu Grunde liegenden Absichten und mit dem Ergebnisse der letzteren.

Die Concessions-Directiven selbst enthalten alle Normen, welche auf das Zustandekommen der Eisenbahnen Bezug nehmen, und regeln im Detail eine Reihe von Fragen, für welche heute das Arbitrium der Verwaltungsbehörden, mitunter auch neuere gesetzliche Bestimmungen entscheidend sind.

Nach dem § 1 der Concessions-Bedingnisse bedürfen Eisenbahnen für den allgemeinen Gebrauch des Publicums der besonderen Bewilligung der Staatsverwaltung, und wird der Staatsverwaltung die besondere Beaufsichtigung der Betriebsamkeit vorbehalten. Nach § 2 hat die Staatsverwaltung zwar keinen Einfluss auf die Wahl einer Linie und ihrer Richtung zu nehmen, hat aber das Recht zur Auflegung von Beschränkungen nach Massgabe wichtiger öffentlicher Interessen, Zulassung der Concurrenz mehrerer Bewerber unter Vorbehalt des freien Ausschlussrechtes sowie des Rechtes, bei der Concessions-Ertheilung jenem Bewerber den Vorzug einzuräumen, welcher auf eine geringere Concessionsdauer oder mindere Vorrechte Anspruch erhebt, oder geringere Tarifsätze zugesteht. Für das Zustandekommen eines Unternehmens ist nach § 3 eine zweifache a. h. Bewilligung erforderlich und zwar: *a)* zur Veranstaltung aller Vorbereitungen zur Ausführung der Unternehmung; *b)* zur wirklichen Ausführung des Unternehmens.

Die erstere Bewilligung hatte provisorischen Charakter, gewährte jedoch dem Besitzer derselben ein Vorrecht bezüglich der zweiten Bewilligung vor anderen Bewerbern; sie konnte auch einzelnen Personen verliehen werden. Die zweite Bewilligung wurde in definitiver Form gegeben und sollte in der Regel nur an eine Actien-Gesellschaft oder an eine dauernde moralische (juristische) Person ertheilt werden. Im § 4 werden die Bedingungen aufgezählt, unter denen die vorläufige Bewilligung ertheilt werden kann; es sind dies folgende: 1. Zur Anlegung der Eisenbahn in der beabsichtigten Richtung darf noch keinem Bewerber eine definitive, ausschliessliche Bewilligung verliehen sein. 2. Die Herstellung der Eisenbahn in der angesuchten Richtung muss überhaupt nützlich und darf keinem Bedenken unterworfen sein. (Als besonderes Bedenken erwähnen die Concessions-Directiven die Erschwerung oder Verhinderung der Anlage einer parallel laufenden oder kreuzenden Bahn, an deren Herstellung der Staatsverwaltung aus commerciellen oder anderen öffentlichen Interessen viel gelegen ist.) 3. Gegen die Ausführungs-Modalitäten, welche schon in dem frühen Zeitpunkte der Bewerbung um die vorläufige Bewilligung mit möglichster Vollständigkeit bekannt zu geben waren, dürfen in öffentlicher Rücksicht keine Anstände bestehen. 4. Die persönlichen und äusseren Verhältnisse der Bewerber müssen so gestaltet sein, dass die Veranstaltung der Vorbereitungen ihnen anvertraut werden könne. Nach den Bestimmungen der §§ 5 und 6 bezieht sich das Recht, welches durch die vorläufige Bewilligung ertheilt wird, *a)* auf die Vorbereitungen zur Aufbringung der nöthigen Geldmittel und zur Bildung eines Actienvereines und *b)* auf die Vorerhebungen für die künftige Ausführung des Baues und Transportes. In beiden Richtungen wird den Bewerbern die Hilfe und Unterstützung der Behörden durch Mittheilung amtlicher Notizen in Aussicht gestellt.

Die Verpflichtungen, welche sich an die Ertheilung der vorläufigen Bewilligung knüpfen, sind folgende: *a)* Sind die nöthigen Fonde, deren Summe die Behörde festsetzt und welche entweder aus dem eigenen Vermögen oder durch Subscription sicherzustellen sind, nachzuweisen, und der Actien-

plan und die Statuten vorzulegen; die Statuten müssen im Wege eines Vereines der Theilnehmer entworfen sein. *b)* Die Vorerhebungen sind binnen bestimmter Frist zu vollenden, und ist dann das Gesuch um definitive Concession nebst dem Projecte über die ganze Unternehmung sammt den Voranschlägen über die Kosten und das Erträgniss vorzulegen. Die Behörden haben den Actienplan und Statuten-Entwurf genau zu prüfen, und im öffentlichen, wie im privaten Interesse das Augenmerk dahin zu richten, dass die Unternehmung ernstlich gemeint sei und nicht eine Vorspiegelung, um die Actien zu einem Börsespiele zu missbrauchen. Bei der Prüfung sind die allgemeinen Bestimmungen über die Einrichtung der Privatvereine genau zu berücksichtigen. Dabei bleibt es aber auch den Behörden überlassen, der Gesellschaft Modalitäten zur freiwilligen Annahme zu empfehlen, welche für das Unternehmen als besonders gedeihlich angesehen würden. Bezüglich der Ausgabe von Interimsscheinen wird noch bestimmt, dass der Actionär, welcher die erste Einzahlung geleistet hat, für die weiteren Ratenzahlungen in Haft bleibt und in dem Falle, als er den Interimsschein verkauft, von der Haftung erst dann befreit wird, wenn die Umschreibung auf den neuen Besitzer von der Gesellschaft gutgeheissen wird. Den Interimsscheinen wurde ausserdem die Notirung an der Börse und der gesetzliche Verkehr durch Sensale versagt.

Im § 7 wird verordnet, dass das vorgelegte Project vor der a. h. Schlussfassung hinsichtlich der Concession einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen ist, bei welcher untersucht werden soll, ob das Bauwerk und dessen Einzelheiten nichts enthalten, was den öffentlichen Interessen widerspricht, und ob die allgemeine Sicherheit gewahrt, namentlich benachbarte Gebäude, öffentliche Strassen und Brücken, oder die von der Eisenbahn Gebrauch machenden Personen vor Beschädigungen geschützt werden. Die Prüfung wurde am Sitze der Landesstelle durch eine für jeden einzelnen Fall einzusetzende Commission vorgenommen. Zu der Commission waren Militär-, technische und mercantile Sachverständige, und Abgeordnete der einschlägigen Behörden zuzuziehen.

War das Project entsprechend befunden oder nach den Andeutungen der Commission modificirt worden, so konnte nach § 8 die definitive Concession ertheilt werden. In diese Concession konnten unter die Bedingungen die wünschenswerthen Vorsichtsmassnahmen mit näherer Bezeichnung oder in allgemeinerer Andeutung, dann die Bezeichnung der Spur und Geleisweite, des zulässigen Masses der Krümmungen der Bahn etc. etc., aufgenommen werden, wenn nicht vorgezogen wurde, diese Bedingungen nachträglich bekannt zu geben.

Als Rechte, welche aus der Concessions-Verleihung sich ergeben, führen die Concessions-Directiven an: 1. Das Recht, sofort zur wirklichen Ausführung zu schreiten und die Eisenbahn auf der durch die Anfangs- und Endpunkte, sowie die vorzüglichsten Zwischenpunkte näher bestimmten Linie zu erbauen, dann auf die Dauer des Baues Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, für welche die Behörde die Genehmigung nach Prüfung der vorzulegenden Pläne ertheilt. Eben dieses Recht wird als ein ausschliessliches erklärt und bestimmt, dass keinem Anderen gestattet sei, eine dieselbe Bestimmung habende Eisenbahn zum Gebrauche des Publicums zu errichten, bei welcher es lediglich darauf abgesehen ist, dieselben Endpunkte miteinander in Verbindung zu bringen, ohne auf dem Bahnzuge neue, in commercieller Beziehung wichtige Zwischenpunkte zu berühren. Dagegen wurde es der Staatsverwaltung vorbehalten, einer dritten Unternehmung die Bewilligung zur Anlegung von Zweig- oder Fortsetzungsbahnen zu ertheilen, ohne dass von der bestehenden Unternehmung ein Einspruch erhoben oder eine Ersatzforderung gestellt werden könnte. 2. Das Recht der Expropriation in Gemässheit des § 365 des allg. bgl. G.-B. unter der Voraussetzung, dass die Eisenbahn-Unternehmung als gemeinnützig anerkannt ist, in Ansehung jener Räume, welche zur Ausführung der Eisenbahn unumgänglich nothwendig sich erweisen. Das Erkenntniss über die Nothwendigkeit wurde der politischen Landesbehörde vorbehalten und bezüglich der Entschädigungs-Leistung verordnet, dass vor Allem eine gütliche Ausgleichung versucht werden solle, und im Falle des Misslingens eines Ausgleichs-Versuches die gerichtliche Schätzung anzusuchen sei. Mit der

geleisteten Zahlung oder mit der gerichtlichen Hinterlegung des Entschädigungs-Betrages im Falle verweigerter Annahme oder anderer Hindernisse, war jede weitere Behinderung des Baues ausgeschlossen und jeder weitere Anspruch des Eigenthümers selbst aus dem Vorgange bei der Schätzung auf den Rechtsweg verwiesen. 3. Das Recht, auf der Bahn Personen und Sachen aller Art mit Zugvieh oder anderer Kraft zu transportiren, die Preise nach Umständen festzusetzen. Der Staat behielt sich jedoch das Recht vor, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 Percent der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

Die Verpflichtungen der concessionirten Unternehmungen sind folgende: 1. Bei Durchschneidung und Ueberschreitung eines öffentlichen Gutes sind nach jedesmaliger Anordnung der Behörden solche Vorkehrungen durchzuführen, durch welche der entzogene Theil dem allgemeinen Gebrauche durch eine andere Herstellung wieder vollkommen ersetzt und sonst zu besorgenden Nachtheilen vorgebeugt wird. 2. Bei Benützung einer öffentlichen Brücke oder eines öffentlichen Dammes ist wegen des Gebrauches dieser Anstalten ein gehöriges Abkommen zu treffen. 3. Die Eisenbahn-Unternehmung hat auf Begehren der Postgefälls-Verwaltung alle Briefe, Schriften und Amtspakete ohne Vergütung zur Transportirung zu übernehmen, die Beförderung der übrigen bei den Postämtern aufgegebenen Poststücke gegen ein mit der Postgefälls-Verwaltung zu vereinbarendes Entgelt zu bewerkstelligen, wobei als Richtschnur anzunehmen ist, dass die Eisenbahn-Unternehmung von der hiebei bezogenen Brutto-Einnahme vier Percent der Postanstalt zu überlassen habe; ausserdem behielt sich die Staatsverwaltung das Recht vor, bei Personen-Transporten auf Strecken, welche durch Staatspost-Anstalten verbunden sind, wenn die Ertragsverhältnisse günstig sind, eine mässige Gebühr in Form einer Abfindungssumme einzuheben. 4. Ueber Verlangen der Militärverwaltung zum Transporte von Truppen oder Militär-Effecten sind alle Transportmittel gegen Vergütung der sonst allgemein für Private bestehenden Tarifpreise sogleich zur Verfügung zu stellen. 5. Der Preistarif ist öffentlich kund zu machen. 6. Im Falle des Anschlusses

an eine bestehende Bahn haben die Bahn-Unternehmungen wegen der wechselseitigen Benützung ihrer Bahnen zu dem Transportbetriebe ein billiges Einverständniss zu treffen. Sollte ein solches Uebereinkommen nicht zu Stande kommen, so hat die politische Landesstelle, sobald von einem Theile darum nachgesucht wird, als Schiedsrichter einzuschreiten.

Nach den Bestimmungen der §§ 9 und 10 ist die Concessionsdauer mit 50 Jahren zu bemessen, welche nur in besonders rücksichtswürdigen Fällen für Bahnen von sehr langer Ausdehnung in einer diesen Zeitraum überschreitenden Dauer zugestanden werden kann, und tritt mit Ablauf der Concession der Staat in das volle Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden, und den zugehörigen Bauwerken ohne Entgelt, dagegen verbleibt der Eisenbahn-Unternehmung das Eigenthum an allen ausschliesslich zu dem Transport-Geschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten. Die Staatsverwaltung verspricht übrigens jenen Unternehmern, welche in der concessionsmässigen Zeit keinen zureichenden Ersatz für ihre Bauauslagen gefunden haben, die Fortsetzung des Betriebes nach Massgabe des Verlustes eine angemessene Zeit hindurch zu gestatten.

Ausser dem Verlaufe der Zeit sind nach den Concessions-Directiven noch folgende Erlöschungsgründe normirt: *a)* Nichteinhaltung der Vollendungstermine, welche für die einzelnen Theile der Bahn festgesetzt wurden (Jahrestermine im Verhältnisse zur Ausdehnung der Bahn; *b)* Nichtbeachtung oder Verletzung der in die Concession aufgenommenen Bedingungen und Bestimmungen, trotz erfolgter Warnung und Ahndung.

Der Eisenbahn-Unternehmung, die von einem Actienvereine besorgt wird, ist von der politischen Landesstelle ein Commissär beizugeben, der, ohne auf die Leitung der Geschäfte oder irgend einen Gebahrungszweig einen berathenden oder entscheidenden Einfluss zu üben, ermächtigt ist, allen Berathungen beizuwohnen, alle Acten und Rechnungs-Abschlüsse einzusehen, und alle ihm dienlich scheinenden Aufklärungen zu verlangen. Die Bestimmung des Commissärs ist die, jeden statuten- oder vorschriftswidrigen Vorgang zu verhindern. Der Aufwand, welcher für die öffentliche Verwaltung aus der

Handhabung der besonderen Aufsicht über die ganze Bahn und wegen der dadurch erforderlichen eigenen ämtlichen Vorkehrungen entsteht, ist von der Eisenbahn-Unternehmung vollständig zu vergüten.

Das Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welches vor Erlassung der Concessions-Directiven gegeben worden war, enthält bereits im Wesentlichen die Grundsätze derselben.

Noch in demselben Jahre der Erlassung der Concessions-Directiven, und zwar am 3. November 1838, erschien das preussische Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen, welches viel umfassender ist, als die Concessions-Directiven, und in einzelnen Details viel strengere Massnahmen trifft als diese. Dieses Gesetz steht heute noch fast in seinem ganzen Umfange in Kraft und fand jeweilig Ausdehnung auf neue Länder. Die Bestimmungen sind im Wesentlichen folgende:

Die §§ 1, 4 und 5 stellen in Ansehung der Prüfung des Planes und des Nachweises der Zeichnung des Actiencapitales dieselben Grundsätze auf wie die Concessions-Directiven.

Nach § 2 dürfen zwar Interimsscheine auf Actien ausgegeben werden, dieselben müssen aber auf Namen lauten und dürfen vor Einzahlung von 40 Percent überhaupt nicht an einen Dritten übertragen werden. Nach der Einzahlung von 40 Percent hat die Gesellschaft die Wahl, ob sie den ursprünglichen Zeichner seiner Verbindlichkeit entheben will oder nicht; im ersteren Falle wird die Haftung auf den Uebernehmer des Interimsscheines übertragen, im zweiten nicht.

§ 7 räumt der Gesellschaft das Recht des Grunderwerbes ohne Genehmigung der Staatsbehörde ein, fordert dagegen die Genehmigung der Regierung zur Giltigkeit der Veräusserung von Grundstücken (Hoheitsrecht des Staates).

Die §§ 8 bis 19 handeln von der Expropriation unter Einräumung des Rechtes des Wiederkaufes und Vorkaufes an den Expropriaten, wenn die Eisenbahnanlage entweder aufgegeben, oder das Grundstück entbehrlich wird. (Den ersteren jederzeit, den letzteren bei anderer Verwerthung.)

§ 20 verpflichtet die Gesellschaft zum Ersatze aller Entschädigungs-Ansprüche, welche in Folge der Bahnanlage an

den Staat gemacht, und die entweder von der Gesellschaft oder vom Richter anerkannt werden.

§ 21 räumt der Regierung das Recht ein, in dem Falle der Nichtvollendung der Bahn in der bestimmten Frist die Anlage in dem vorgefundenen Zustande für Rechnung der Gesellschaft zur Versteigerung zu bringen und durch die Käufer ausführen zu lassen. Es muss jedoch eine sechsmonatliche Frist dem Antrage auf Versteigerung zur Vollendung der Bahn vorangehen.

§ 22 handelt von der Betriebs-Eröffnung über Genehmigung der Regierung nach vorangegangener Revision.

§ 23 stellt die Erlassung eines Reglements über die Handhabung der Bahnpolizei in Aussicht.

§ 24 spricht von der Verpflichtung der Gesellschaft, die Bahn nebst ihren Anstalten fortwährend in vollkommen gutem Zustande zu erhalten, damit die Beförderung mit Sicherheit auf die dem Unternehmen entsprechende Weise vollzogen werden kann. (Anhaltung durch die Verwaltungs-Behörde.)

§ 25 behandelt die Frage des Schadenersatzes bei Unglücksfällen und belastet die Eisenbahn mit dem Beweise, dass der Nachtheil durch die Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall herbeigeführt worden sei. Die gefährliche Natur des Unternehmens ist als solcher Zufall nicht zu betrachten und befreit von der Schadenersatzpflicht nicht.

Die §§ 26 und 27 enthalten in beschränkter Form eine Nachbildung des englischen Principes der Benützung desselben Schienenweges durch mehrere Unternehmungen. Für die ersten drei Jahre, deren Zählung mit dem 1. Jänner nach der Betriebseröffnung geschieht, hat nämlich jede neue Eisenbahn-Gesellschaft das Recht, den Transportbetrieb allein zu unternehmen, nach Ablauf von drei Jahren kann das Handelsministerium die Concession auch anderen Unternehmungen ertheilen, und diese haben blos das gewöhnliche Bahngeld oder eine andere Vergütung zu leisten. Für die Aufstellung des Bahngeldes und seiner Berechnung sind die Grundsätze in den §§ 29 und 30 aufgestellt, und enthält § 31 noch die Bestimmung, dass das Bahngeld in bestimmten Perioden, welche das Handelsmini-

sterium zwischen drei und zehn Jahren festzusetzen hat, von Neuem zu reguliren ist. Innerhalb der Frist kann die Gesellschaft das Bahngeld blos erniedrigen. Die Tarife für den Personen- und Frachtentransport kann eine neue Unternehmung nach freiem Ermessen aufstellen und obliegt ihr nur die Verpflichtung, den aufgestellten Tarif bei Beginn des Betriebes der Regierung anzuzeigen, öffentlich bekannt zu machen und zu demselben die Beförderung der Waaren ohne Unterschied der Interessenten zu besorgen. Im Falle einer Erhöhung des Tarifes ist die Anzeige sechs Wochen vor deren Eintritt an die Regierung zu erstatten und die Aenderung kundzumachen; jede andere Aenderung ist sofort anzuzeigen und zu publiciren. Streitigkeiten zwischen der Gesellschaft und den Privatpersonen entscheidet nach § 35 die Regierung.

Eine Herabsetzung der Tarife hat einzutreten, wenn das Einkommen nach Abzug eines bestimmten, vom Handelsministerium festzusetzenden Betrages, welcher zur Bildung eines Reservefondes verwendet wird, ein mehr als zehnpercentiges Reinerträgniss des in dem Unternehmen angelegten Capitales repräsentirt (§ 33). Zum Zwecke der Ueberwachung dieser Bestimmung haben die Gesellschaften nach § 34 über alle Zweige genaue Rechnung zu führen und die dabei vom Handelsministerium zu gebende Anweisung zu befolgen. Die Rechnung ist der Regierung jährlich vorzulegen.

Die §§ 36 und 37 sprechen von der Uebertragung des Postgefälles an die Eisenbahnen und bezüglich der von diesen zu leistenden Entschädigung. Die Grundsätze sind dieselben wie in den Concessions-Directiven, das preuss. E.-G. specialisirt jedoch die in Betracht kommenden Fälle. Den Eisenbahn-Unternehmungen obliegt nach §§ 38 und 39 die Verpflichtung, eine jährliche, nach dem Ertrage sich abstufende Abgabe zu entrichten, welche als Entschädigung der Staatscasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des im Unternehmen angelegten Capitales verwendet werden soll. Die gesetzliche Regelung dieser Abgabe erfolgte erst mit Gesetz vom 30. Mai 1853.

Nach vollendeter Amortisation ist zu Folge Anordnung des § 40 dem Unternehmen eine solche Einrichtung zu geben,

dass der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Bahnerhaltung und der Verwaltung nicht übersteige.

Dem Staate ist das Einlösungsrecht vorbehalten; dasselbe kann jedoch erst 30 Jahre nach der Betriebs-Eröffnung und nur in einem Zeitpunkte gefordert werden, in welchem eine Neuregulirung des Bahngeldes Platz zu greifen hätte; ausserdem muss der Gesellschaft die Absicht, die Bahn zu übernehmen, mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden. Die Entschädigungs-Modalitäten sind sehr genau präcisirt. Besonders hervorzuheben ist, dass die ganze Bahn sammt Inventar und Reservefonds von Gesetzeswegen an den Staat übergeht, und dass der Staat auch die Schulden übernimmt.

Die Concession ist ein ausschliessliches Recht im Sinne unserer Concessions-Directiven nur in der Dauer von 30 Jahren. Nach dieser Zeit kann die Anlage einer zweiten Eisenbahn, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte, mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, durch andere Unternehmer zugelassen werden (§ 44). Bezüglich der Anschlussbahnen und Fortsetzungslinien in ihrem Verhältnisse zu den bestehenden Bahnen gelten dieselben Grundsätze, wie sie in unseren Concessions-Directiven aufgestellt erscheinen (§ 45). Dasselbe gilt von dem Aufsichtsrecht des Staates und der Bestellung eines Commissarius (§ 46), sowie von der Erlöschung der Concession (§ 47).

§ 48 bestimmt die Rückwirkung des Gesetzes auch auf die bestehenden Bahnen.

Die Gesetzgebungen der übrigen deutschen Lande, mit Ausnahme von Braunschweig, Baden, Hannover, wo es zunächst nur Staatsbahnen gab, haben im Wesentlichen ähnliche Grundsätze aufgestellt; die Concessionsdauer variirt in dem Raume von 80, 90, 99 Jahren; ebenso finden sich die Termine zur Ausübung des Einlösungsrechtes mit 25, 30, 35, 50 Jahren festgestellt. Die Hamburg-Bergedorf-Eisenbahn ist die einzige Bahn des Continentes ohne beschränkte Concessionsdauer.

Die Concessionen enthalten bei den einzelnen Bahnen mehrfache Verschiedenheiten in den Detailbestimmungen, welche vorzugsweise durch specielle, mitunter blos locale

Verhältnisse und oft auch blos durch die eigenthümlichen Anschauungen der Regierungskreise bedingt waren. Ausserdem fand sich bei der Genehmigung der Gesellschafts-Statuten reichlich Gelegenheit, die freie Bewegung der Gesellschaften nach Bedürfniss einzuengen.

Zweite Periode 1840 bis 1848.

Bedürfnissbahnen. Zinsengarantie.

Mit dem Regierungsantritte Friedrich Wilhelms IV. (Juni 1840) war in Preussen in Staat und Gesellschaft ein neues, frisches Leben gekommen. Dieses äusserte seine Wirkung auch in Bezug auf das Eisenbahnwesen, die sich den übrigen deutschen Ländern ebenfalls mittheilte. Es trat eine mildere Praxis bei Handhabung der gesetzlichen Bestimmungen ein und wurde der Eisenbahnbau gefördert. Bereits im Jahre 1841 erfolgte am 1. September die Eröffnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (Düsseldorf—Elberfeld), am 6. September der Rheinischen Bahn bis Aachen, am 10. September der Berlin-Anhalt'schen Bahn bis Wittenberg; 1842 am 22. Mai der Oberschlesischen Eisenbahn von Breslau bis Ohlau, am 30. September der Berlin-Stettiner Bahn nach Neustadt-Eberswalde, am 23. October der Berlin-Frankfurter Bahn; 1843 am 16. Juli der Berlin-Stettiner Bahn bis Stettin, am 18. Juli der Magdeburg-Halberstädter Bahn, am 29. Juli der Breslau-Freiburger Bahn. Ausserhalb Preussen wurde 1841 die Braunschweig'sche Staatsbahn Wolfenbüttel—Harzburg dem Verkehre übergeben.

In den folgenden Jahren nahm der Eisenbahnbau einen gewaltigen Aufschwung und es begannen nun die ersten Anfänge des späteren Eisenbahnnetzes. Der Verkehr war ein sehr bedeutender und rechtfertigte die Bestrebungen und Hoff-

nungen der früher so herbe behandelten Comités. Am 30. October 1846 wurde die Oberschlesische Eisenbahn bis Mislowitz fertig, welche die reichen Kohlen- und Erzschätze des Beuthener Bezirkes erschloss. Waren bis dahin die Bahnen nur für den localen Verkehr geschaffen und zumeist auch ausreichend, so erkannte man jetzt, dass die bisherigen Einrichtungen nur unfertige Dinge waren, und dass namentlich die mächtigen Factoren des vollständigen Aufschwunges, die Verbindungen der Eisenbahnen unter einander, fehlten. So mündeten in Breslau drei Bahnen ein, ohne miteinander in Verbindung zu stehen. Man war daher nunmehr darauf bedacht, die Anschlüsse der Bahnen zu bewerkstelligen. Im October 1847 erfolgte der Anschluss der Oberschlesischen Bahn an die Krakau-Oberschlesische Bahn bei Slupna; am 1. September 1848 wurde die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche bereits 1847 bis Oderberg fertig war, mit der Oberschlesischen Eisenbahn durch die Wilhelmsbahn verbunden und dadurch die Verbindung zwischen Wien und Breslau hergestellt. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, welche aus der Vereinigung der Berlin-Frankfurter und Breslau-Frankfurter Eisenbahn hervorgegangen war, wurde am 1. September 1846 vollständig dem Betriebe übergeben. Bald darauf wurde der Verkehr auf der Zweigbahn Kohlfurt—Görlitz eröffnet und im Jahre 1847 die Sächsisch-Schlesische Bahn bis Görlitz fertig, und auf diese Weise zwei weitere Verbindungen Breslaus, nämlich mit Berlin und Dresden, hergestellt.

Es liegt in der Natur der Sache, dass zunächst die Hauptstädte als die Zielpunkte der Verbindungen ausersehen wurden, und umgekehrt, dass man von den Hauptstädten aus die grossen Productions- und Consumtionsstätten, sowie die Handelsplätze mit dem Schienenwege aufzusuchen bestrebt war. So entstanden die Linien zwischen Berlin und Stettin, Potsdam, Magdeburg (zum Zwecke des Anschlusses über Braunschweig und Hannover nach dem Westen), dann zwischen Berlin und Leipzig sowie Frankfurt an der Oder, und zwischen Leipzig, respective Dresden und Görlitz. Auch den überseeischen Handelsplätzen, Hamburg und Bremen, wendete sich das Interesse zu, und machte sich das Bestreben geltend, mit den-

selben Berlin sowohl, als auch die näher gelegenen Städte, wie Hannover, zu verbinden. Ausserdem begann man die Herstellung einer Verbindung durch Thüringen nach dem Westen ins Auge zu fassen, von woher bereits andere Linien entgegenstrebten.

Im Westen entwickelte sich das Bahnnetz ebenfalls rasch; es entstanden die Bergisch-Märkische Bahn, die rheinischen Strecken Köln—Aachen, Köln—Bonn, die Köln-Mindener Bahn, Main-Neckar-Bahn (Frankfurt—Heidelberg), theils als Staatseisenbahnen, theils unter Betheiligung des Staates.

Dem allernächsten Bedürfnisse entsprechend baute Baden seine Bahnen im ganzen Lande, wurden in Bayern von München aus die Linien nach den verschiedensten Richtungen, namentlich die über Hof nach Sachsen in der Richtung auf Leipzig gebaut, und dachte man in Wien an die Herstellung von Linien nach dem Süden, nach Ungarn und Galizien. Zu bemerken ist, dass in Wien sowohl wie in Berlin bereits die Erkenntniss zum Durchbruche gelangt war, dass bei der Anlage der Bahnen nicht blos das commercielle Interesse zu beachten sei, sondern ebenso sehr auch politische und strategische Rücksichten in Rechnung zu ziehen seien.

Verhältnissmässig am langsamsten ging es in Oesterreich vorwärts; die Bauten wurden theils auf Staatskosten in Angriff genommen, theils von Privat-Unternehmern gebaut, um zum Theile wieder an den Staat überzugehen, wie die Krakau-Oberschlesische Bahn als östliche Staatsbahn. Die Strecken der einzelnen Bahnen wurden mit grossem Zeitaufwande fertiggestellt, hie und da traten selbst längere Pausen ein. Der Bau bis Oderberg dauerte über zehn Jahre, dann trat eine achtjährige Pause ein; die Südbahn wurde in den Jahren 1843—1846 zwischen Mürzzuschlag und Cilli fertiggestellt; nur die südöstliche Staatsbahn hatte regen Fortschritt zu verzeichnen.

In Sachsen wurde ausser der Leipzig-Dresdener, die Sächsisch-Schlesische, die Sächsisch-Böhmische Bahn in Angriff genommen. Von Leipzig aus hatten Privat-Unternehmer die Ausführung der Sächsisch-Bayerischen Bahn in der Richtung nach Hof und Bamberg begonnen. Da kamen sie in Geld-

verlegenheiten, weitere Anlehen glückten nicht; in Folge dessen übernahm der Staat die Bahn und baute sie von Altenburg nach Reichenbach weiter. Von Privatbahnen wurden nur die Chemnitz-Riesaer und die Löbau-Zittauer Bahn in Betrieb gesetzt, welche erst später in den Besitz des Staates übergingen.

Mit der Ausdehnung der Eisenbahnbauten wuchs der Geldbedarf in ausserordentlicher Weise. Einige missglückte Speculationen hatten aber den Geldmarkt misstrauisch gegemacht. So kam es, dass die Beschaffung des Geldes sich immer schwieriger gestaltete und zum Theile gänzlich misslang. Man verlangte eine besondere Garantie, wenigstens für die Verzinsung des Capitales, namentlich bei Gesellschaften, die genöthigt waren, ihr Unternehmen unter Zuhilfenahme neuer Geldmittel zu vergrössern.

In Preussen wendeten sich die Gesellschaften an die Regierung, und schon im Jahre 1843 fand die Genehmigung der Zinsengarantie durch den Staat zum Satze von $3^1/_2$ Percent statt. Die Regierung knüpfte in den betreffenden Urkunden an die Gewährung der Garantie bestimmte Bedingungen, welche für die Folge von tiefeingreifender Bedeutung und Wirkung auf das Eisenbahnwesen in Preussen wurden. Das Beispiel Preussens fand vielfache Nachahmung dann in anderen Staaten. Ausser der Zinsengarantie übernahm der Staat in mehreren Fällen einen Theil der Actien gegen Gewährung der betreffenden Mittel. Aus den erwähnten Bestimmungen, welche der Staat bei Gewährung der Zinsengarantie traf, sind folgende hervorzuheben: 1. Falls der Reinertrag in einem Jahre 5 Percent des Stamm-Actiencapitals übersteigt, mithin eine grössere Dividende als $1^1/_2$ Percent ergiebt, kommen von dem Ueberschusse nur $^2/_3$ zur Vertheilung an die Actionäre und $^1/_3$ ist an den Staat abzuführen, um nach seinem Ermessen entweder zur Ausgleichung geleisteter Vorschüsse, oder als Reserve für künftige Vorschüsse, oder zum Ankaufe von Actien nach dem Tagescourse verwendet zu werden. (Diese Bestimmung wurde später abgeändert.) 2. Die Amortisation der Actien erfolgt durch Auslosung, wobei die Einlösung und Ausserverkehrssetzung durch

den Staat bewerkstelligt wird. Durch den Besitz der Actien erwirbt der Staat das Stimmrecht und übt es in den General-Versammlungen durch einen Commissarius aus. Dieses Recht erstreckte sich zunächst auf den sechsten Theil der durch die anwesenden Actionäre vertretenen Stimmen, erfuhr aber durch die weitere Erwerbung von Actien eine successive Steigerung. 3. Der Staat behält sich das Recht vor, ein Mitglied des Verwaltungsrathes mit Sitz und Stimme zu ernennen, die Anstellung einiger Beamten, namentlich des technischen Leiters, des ersten Administrativ-Beamten zu bestätigen. 4. Der Staat behält sich das Recht der Tarifgenehmigung, sowie das Recht vor, die Fahrpläne zu verlangen, um das nothwendige Ineinandergreifen der Fahrten auf Bahnen im Uebergangsverkehre zu sichern. (Die Einführung von Schnellzügen und Nachtfahrten ist auf diese Bestimmung zurückzuführen.) 5. Sollte der Staat in einer bestimmten Anzahl von aufeinanderfolgenden Jahren (3, 5) genöthigt sein, einen Zuschuss zu leisten, oder sollte der Zuschuss in einem Jahre mehr als 1, resp. $1^1/_2$ Percent des gesammten Stamm-Actiencapitales übersteigen, so bleibt dem Staate das Befugniss vorbehalten, die Administration der ganzen Bahn und des Betriebes seinerseits zu übernehmen. Bei Uebernahme der Bahn in die eigene Verwaltung ist der Staat in administrativer Beziehung keinerlei Beschränkung durch die Gesellschaft unterworfen; dagegen ist er verpflichtet, vollständig Rechnung zu legen und den Reinertrag nach den Bestimmungen, wie sie vor der Verwaltung durch den Staat in Geltung waren, den Actionären zukommen zu lassen. In den Fällen, wo der Staat Zinsengarantie und ausserdem die Betheiligung an dem Actiencapitale gewährt hatte, bestimmte ein besonderer Paragraph (6), dass, sobald sämmtliche Actien vom Staate erworben seien, die Bahn und das Betriebsmaterial nebst dem gesammten Zugehör, die Reservefonds, alle Activa und Passiva an den Staat übergingen.

Im Sinne dieser Bestimmungen, mit einzelnen Abweichungen in den Details, wurden von mehreren Eisenbahn-Unternehmungen, z. B. von der Oberschlesischen, der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, der Wilhelms-Bahn etc. Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung getroffen. Der Staat

erlangte hierdurch einen sehr gewichtigen Einfluss auf das ganze Unternehmen, und es hat diese Art des Vorganges nicht unwesentlich der späteren Entwickelung und Verwirklichung der Staatsbahn-Idee vorgearbeitet.

Auch die Nachbarstaaten sahen sich veranlasst, Zinsengarantien zu geben; allein die Bedingungen wurden etwas milder gestellt. Die Art, wie diese staatliche Unterstützung gewährt wurde, war verschieden. Die sächsischen Regierungen gaben auf 10 Jahre eine Zinsengarantie von 4 Percent unter Betheiligung am Capital und befreiten die Eisenbahn-Unternehmungen ausserdem von der Leistung der Grundsteuer und Bezirkslasten. Bayern gewährte den Privatbahnen eine Garantie von 4 Percent auf 25 Jahre unter Vorbehalt des Ankaufes der Bahnen nach dieser Zeit.

Die Zuschüsse, welche auf Grund der Garantiezusicherung von der Staatsverwaltung zu leisten waren, galten nur als Vorschuss auf spätere bessere Einnahmen; und wurde bestimmt, dass dem Staate zur Erstattung der vom ihm geleisteten Vorschüsse die Hälfte des Mehrertrages über $4^1/_2$ Percent zufallen sollte; dass dann aber, wenn nichts mehr zu ersetzen wäre und der Ertrag der Bahn 5 Percent ergäbe, der Staat eine progressive Rente zu erhalten habe.

In Oesterreich kam die Zinsengarantie erst in der zweiten Hälfte der Fünfziger und in den Sechziger Jahren zur Anwendung, und zwar gegen Einräumung eines Rückkaufsrechtes, das in der Regel auf den Zeitraum von 30 Jahren fixirt wurde, während die Garantieleistung auf die Concessionsdauer ausgedehnt erscheint.

Verzögerungen und Hindernisse in der weiteren Entwicklung des Eisenbahnnetzes.

Jene Schwierigkeiten, denen die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der ersten Periode begegnet war, waren geschwunden, ja die Staatsregierungen hatten — wie wir gesehen — sogar sich schon zur Unterstützung des neuen Verkehrs-Elementes aufgeschwungen. Allein nun traten dem weiteren

Fortschritte neue Hindernisse in den Weg, welche sehr bedeutende Verzögerungen im Gefolge hatten. Es waren dies einerseits die deutsche Kleinstaaterei und die Exclusivität grosser Staaten, welche die Gestattung der Ueberschreitung der Grenzen durch Eisenbahnen oft Jahre lang hinzogen, bis endlich die darauf Bezug nehmenden Verträge geschlossen wurden oder den geschlossenen Verträgen Rechnung getragen wurde; andererseits die politischen Verhältnisse, welche den Regierungen viel rascher und in grösserem Umfange zu schaffen gaben, als sie vermutheten. Diese beiden Momente verhinderten die Anbahnung weiterer Handelsverbindungen und verursachten, dass das Capital sich überhaupt aus dem Verkehre zurückzuziehen begann; die Folge davon war Stockung im Eisenbahnbaue und in der Entwicklung der Prosperität der Unternehmungen.

Die Staatsverträge waren manchen Bahnen geradezu Lebensbedingung. Zunächst war es die Berlin-Hamburger Bahn, für welche Unterhandlungen zwischen Hamburg und Preussen einerseits und Dänemark und Mecklenburg-Schwerin andererseits wegen der auf ihren Landesgebieten (Lauenburg, Grabow—Voitzenburg) herzustellenden Strecken gepflogen wurden. Der Vertrag kam endlich zu Stande, und konnte die im Jahre 1842 begonnene Bahn im Jahre 1846 in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet werden. — Ein Vertrag zwischen der sächsischen und preussischen Regierung wegen Verbindung der Sächsisch-Schlesischen mit der Märkischen Bahn (das Comité hatte sich bereits 1836 gebildet) wurde erst 1843 zu Stande gebracht, obgleich es sich blos um zwei Meilen Bahn über preussisches Gebiet handelte.

Zwischen Sachsen und Oesterreich wurde ein Vertrag wegen des Baues einer linksseitigen Elbebahn von Dresden nach der böhmischen Grenze bei Bodenbach am 15. August 1842 abgeschlossen; die Eröffnung der Bahn liess zehn Jahre auf sich warten.

Mit Bayern und Sachsen-Altenburg schloss Sachsen schon 1841 den Vertrag zur Verbindung zwischen Leipzig und Reichenbach und Hof, und doch erfolgte die Betriebseröffnung erst Ende 1848. Andere, oft doppelt so grosse

Bahnen brachte man in der halben Zeit zuwege, wenn sie die Landesgrenzen nicht überschritten.

Bei allen Verträgen, die in Deutschland geschlossen wurden, ist zu bemerken, dass die Mächte grosse Bereitwilligkeit zur Schau trugen, dem Baue aber dann effective Schwierigkeiten bereiteten.

Oesterreich sträubte sich am meisten gegen den Abschluss von Anschlussverträgen, legte aber dann der Ausführung des Unternehmens nichts in den Weg. Erst 1847 war es gelungen, Oesterreichs Regierung zur Verbindung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit der Wilhelms-Bahn bei Oderberg zu bewegen, und am 1. September 1848 war die directe Verbindung zwischen Wien und Breslau hergestellt. Nach Krakau war der Uebergang über die Grenze bei Slupna am 31. October 1847 fertig. Oesterreich glaubte nun, da bereits zwei Anschlüsse auf das schlesische Gebiet zugestanden waren, keine weiteren Zugeständnisse mehr machen zu sollen und widersetzte sich dem Projecte der Ausführung des Anschlusses der Oberschlesischen Bahn bei Berun durch längere Zeit.

Die Hindernisse der eben geschilderten Art konnten jedoch nicht lange anhalten, da die Staaten ja aus dem Fortschreiten der Handelsverbindungen, in deren Gefolge sich die Hebung der Industrie, des Handels und damit auch der Steuerkraft befanden, selbst grossen Gewinn und Vortheil zogen und daher die verständigen Staatslenker sich der Förderung dieser Verbindungen nicht zu entschlagen vermochten.

Ein weit schlimmerer Feind der Unternehmungen auf dem Felde der technischen und mercantilen Speculation war die politische Stimmung. Die hieraus resultirenden Aufregungen erzeugten Furcht, hielten die Zuflüsse baaren Geldes zurück, entwertheten die Werthpapiere. — So sehr der Bundestag in Deutschland sich bemüht hatte, alle freieren Regungen niederzuhalten, so schlecht war ihm dies gelungen; die Bewegungen wuchsen den Regierungen über den Kopf. Die Juli-Revolution und der Polen-Aufstand hatten manchen Funken ausgestreut, der fortglühte; die religiösen Bewegungen nährten den Funken; man dachte nach über menschliche Zustände und

gelangte zu mancherlei Wünschen und Hoffnungen, auf Aenderung und Besserung des Bestehenden gerichtet. Man schrieb, was man dachte; die Flugschrift, die Broschüre, beides mit der Ausdehnung der Presse zu bedeutendem Aufschwunge gelangt, trug die Eisenbahn rasch in die verschiedensten Weltgegenden, und so sahen sich denn die Regierungen trotz der Censur gar bald machtlos gegenüber der Bewegung, insbesondere als sich dieselbe auf die Rechte der Staatsbürger erstreckte. Man kann sagen, die Eisenbahnen trugen zur Verbreitung der Bewegung wesentlich bei; allerdings mussten sie dann aber auch an den Folgen participiren. In den Sturmjahren 1848—1849 sah man die Bahnhöfe der Eisenbahnen in einer Weise von Menschen besetzt, dass, wenn es sich um die Beförderung derselben als Reisende gehandelt hätte, die Eisenbahn-Unternehmungen nur darüber Schmerz hätten empfinden müssen, dass sie die Massen fortzubewegen ausser Stande gewesen wären. Allein das grosse Interesse, das die auf dem Bahnhofe Erscheinenden bethätigten, bezog sich lediglich darauf, dass die Localitäten der Bahnhöfe als die geeignetsten erkannt wurden zu Versammlungen und Verbreitung politischer Neuigkeiten. Die Folge der Bewegung war das Darniederliegen jedweden Verkehres, Stillstand im Eisenbahnbaue, Stillstand in der Herstellung der erwarteten Verbindungen. Nur langsam consolidirten sich die Zustände, und erst die Fünfziger Jahre brachten wieder weiteren Fortschritt.

Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Das trübe Bild, welches die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der zweiten Periode zeigt, wird erhellt durch ein Ereigniss, welches für die ganze Zeit nach seiner Erscheinung bis auf unsere Tage herauf von hochwichtigen Consequenzen war. Die Eisenbahn-Verwaltungen fühlten ihre Zusammengehörigkeit sowie das Bedürfniss, einander näher zu treten und gemeinsame Einrichtungen für den Betrieb zu berathen. Den ersten Schritt zu einem einheitlichen Zusammenwirken der verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen thaten die Bahnen Preussens. Am 10. November 1846 traten zu Berlin die Ver-

waltungen der Berlin-Anhaltischen Bahn, Berlin-Potsdamer, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Magdeburg-Leipziger Bahn etc. zusammen und stifteten einen Verein unter dem Namen »Verband preussischer Eisenbahn-Directionen«. Schon im nächsten Jahre wurde in der Versammlung zu Köln am 28. Juni 1847 beschlossen, den Verband nicht auf preussische Bahnen zu beschränken, sondern sämmtliche deutsche Verwaltungen aufzunehmen und zu dem Zwecke: »durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern« einen Verband deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu gründen. Am 29. November desselben Jahres fand zu Hamburg die erste General-Versammlung statt, welche am 2. December den Namen »Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen« beschloss.

Mit Ausnahme weniger Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands traten dem Vereine die übrigen alle bei, dann die Hannoverschen, Sächsischen, Bayerischen Staatsbahnen und die österreichischen Bahnen. Um die gemeinsamen Angelegenheiten in Betreff von einheitlichen Massregeln für den Güter- und Personenverkehr zu berathen, wurde beschlossen, alle zwei Jahre allgemeine Versammlungen der Vereinsmitglieder zu halten. In diesen Versammlungen sollte jeweilig die geschäftsführende Direction gewählt werden. Auch sollten bei dieser Gelegenheit die neuen Einrichtungen oder Verbesserungen fremder Bahnen und der mit ihnen zusammenhängenden Zweige vorgeführt, Fabriken, Bergwerke, Hütten u. dgl. in Augenschein genommen werden.

Der Verein traf besondere Massregeln für die Personen-, Reisegepäck- und Equipagen-Beförderung auf den zum Verbande gehörigen Eisenbahnen, wodurch auf diesem Gebiete ein gleichmässiges Verfahren angebahnt wurde. Die getroffenen Einrichtungen wurden dem Publikum bekanntgegeben und dieses gewöhnte sich rasch daran. — Ferner wurde ein Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereines vereinbart, welches ursprünglich 17 Paragraphe enthielt, dann nach und nach erweitert und mit einem weiteren besonderen Uebereinkommen ausgestattet wurde. Die Regle-

ments wurden bei den Versammlungen revidirt und verbessert.

In dem Reglement sind besondere Bestimmungen über die Uebernahme der Güter und die Ausschliessung gewisser Gegenstände von der Beförderung enthalten, welche aber vielfachen Veränderungen unterlagen, da das Schwinden der Exclusivität der Post, die leichtere Behandlung namentlich gefährlicher Gegenstände fortwährend fortschritt. — Es folgen dann Bestimmungen über die Form und Ausfertigung der Frachtbriefe und über den Frachtvertrag, über die Verpackung und die Folgen mangelhafter Emballirung, über Angabe des Inhaltes einer Sendung und das Gewicht, über Zollcontrole und Versteuerung, über Berechnung und Zahlung der Frachtgelder, über die Nachnahmen und die dafür zu erhebenden Provisionen. — Ferner wurden Principien aufgestellt für die Feststellung der Lieferzeit, über Verhinderung des Transportes, dann über die Ablieferung der angekommenen Güter, Berechnung der Lagergebühren. — Hierauf folgen Bestimmungen über die Haftung, Beschränkung oder Ausschliessung derselben in Bezug auf Vernichtung, Verderben oder Beschädigung, in Bezug auf Gewichtsdifferenzen, dann Bestimmungen über den Geldwerth der Haftung. In späterer Zeit wurden auch Bestimmungen über den Werth der Haftung bei Versäumung der Lieferfristen aufgestellt. — Dabei wurde den einzelnen Verwaltungen der geeignete Spielraum für Special-Bestimmungen gelassen, die nach den Ansichten der Verwaltungen oder aber mit Rücksicht auf die Eigenthümlichkeiten der einzelnen Verkehre sich als nothwendig erweisen würden.

Der Verein hat seit dem Jahre 1861 ein eigenes Organ für seine Publicationen, die in Leipzig erscheinende Wochenschrift: »Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen«, welche ein sehr umfassendes Bild liefert, indem nicht nur alle wichtigen, die Eisenbahnen, das Telegraphenwesen, die Post und die Schifffahrt betreffenden Vorkommnisse Platz finden, sondern auch Aufsätze allgemein technischen, volkswirthschaftlichen und juristischen Inhaltes, dann Entscheidungen der Gerichtshöfe und eine Uebersicht der Literatur dem Leser geboten werden.

Verwaltung der Eisenbahnen.

Die Verwaltung der Eisenbahnen, in der ersten Periode sehr einfach und mit keinen grösseren Schwierigkeiten verbunden als das Geschäft eines grösseren Posthalters, entwickelte sich in der zweiten Periode rasch, und die Organisation erreichte, namentlich als die Anschlussbahnen erstanden, fast die heutige Gestaltung. In den Einrichtungen der einzelnen Bahnen und in der Verwaltungsart herrscht eine sehr grosse Mannigfaltigkeit, so dass an eine übersichtliche Darstellung nicht zu denken ist; dagegen lassen sich alle Verwaltungsmaximen auf ein allgemeines System zurückführen, welches die Grundsätze für die Verwaltungszweige enthält. Nach diesem Systeme ist das Centrum der eigentlichen Verwaltung das Directorium (General-Direction, Direction, Central-Direction, Central-Inspection etc. etc.). Bei den Privatbahnen, auch wenn sie im Staatsbetriebe stehen, ist dem Directorium der Verwaltungsrath übergeordnet, von dem bereits die Rede war.

Im Directorium finden drei Factoren ihre Vertretung: die Betriebsleitung, die technische Leitung und die Buchführung mit der Cassenverwaltung. Dies sind die Grundsäulen der ganzen organischen Einrichtung einer Eisenbahn-Verwaltung. Das Tarifwesen fand erst später seinen besonderen Repräsentanten, als eben dieser Zweig das Verkehrsleben zu beherrschen begann, nachdem er sich aus demselben entwickelt hatte. Die Bureaux, welche zur Theilnahme an der Verwaltung berufen sind und den Directionen unterstehen, sind das Secretariat oder administrative Centralbureau, die Betriebscontrole (auch mit statistischem Bureau), die Calculatur, das technische Bureau, die Registratur und die Kanzlei.

Schon frühzeitig wurde an die Versorgung der Bahnbediensteten, in erster Linie der Beamten gedacht, und zu dem Ende Pensionsfonde gegründet, vereinzelt sogar Unterstützungs- und Witwencassen ins Leben gerufen. Wo die Bahnen als Staatsanstalten ins Leben gerufen wurden (in Bayern, Baden, Württemberg, zum Theile auch in Preussen), participirten die Eisenbahnbeamten an den Pensionsberechtigungen der übrigen Staatsbeamten. Auch Sterbecassen wurden errichtet, die be-

stimmte Beträge auf den Sterbefall auszahlen, gegen Leistung mässiger Monatsraten durch die Mitglieder. Merkwürdiger Weise sind diese Cassen alle activ, und wird namentlich von einer in Deutschland bestehenden erzählt, dass sie heute über Fonde verfügt, welche den Theilnehmern jährlich Dividenden abwerfen, die den Werth mehrerer Monatsraten erreichen.

Die Einrichtungen, welche das Expeditionswesen sehr bald bekam, sind wenigstens in den Principien den heutigen sehr ähnlich, und waren die vom Vereine der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen aufgestellten Reglements die Grundlagen für die Behandlung der Personen und Güter im Transporte. Die Regierungen befassten sich erst spät mit der Aufstellung der Reglements, wobei die Eisenbahn-Reglements reichlich Verwendung fanden.

Grössere Aufmerksamkeit wurde seitens der einzelnen Regierungen den in Folge des Dampfbetriebes nothwendig erscheinenden Vorsichtsmassregeln, sowie den Anstalten zugewendet, welche die Eisenbahnen zugänglicher machen sollten.

In dieser Zeit entstanden auf Grund der im Laufe der Zeit gewonnenen Erfahrungen die Vorschriften über die Entfernung der Locomotiveisenbahn-Tracen von den Ortschaften und einzelnen Häusern, sowie über die Art der Herstellung von Neubauten, über die Erbauung von Pulvermagazinen, Dörrstuben und ähnlichen Gebäuden in der Nähe von Eisenbahnen (in Sachsen wurden solche Vorschriften nicht erlassen); die Special-Vorschriften über die feuersichere Herstellung von Gebäuden durch die Eisenbahnen; die Bestimmungen über die Einfriedung von Eisenbahnen, über die Herstellung von Zufahrtsstrassen und Wagenaufstellungs-Plätzen, über die Herstellung und Erhaltung von Auffahrten zu den Staatseisenbahnen, welche auch analoge Anwendung fanden auf die Privateisenbahnen; endlich die verschiedenen Decrete, welche in Absicht auf Leistung ärztlicher Hilfe bei Unglücksfällen erlassen wurden.

Dritte Periode 1848 bis 1860.

Neue Verbindungen.

Die Störungen, welche die politischen Ereignisse zu Ende der zweiten Periode hervorbrachten, waren sehr bedeutend. Wenngleich einzelne, besonders kräftige Unternehmungen die Krise bald überwunden hatten, so litt doch eine grössere Anzahl lange an den Consequenzen, und bei mehreren Unternehmungen trat völliger Stillstand ein. Die Speculation wie die Baulust waren in unberechenbarer Weise irritabel. Ereignisse, welche für eine ruhige Entwicklung von keinem Belange waren, wie die Erkrankung eines Staatsmannes, konnten lähmend wirken.

In Oesterreich musste Minister Bruck, trotz aller sonstigen Zurückhaltung, durch bedeutende Concessionen dem Speculationsgeiste neue Nahrung geben. Er war bemüht, den österreichischen Handel in aller Art zu unterstützen, und dadurch dem Staate Einnahmen zu verschaffen. Er unterstützte daher bis zu einem gewissen Grade auch das Eisenbahnwesen und begünstigte im allgemeinen, ohne dass es aber zu einem greifbaren Erfolge kam, die Verbindungen der Bahnen untereinander, sowie der einzelnen Provinzen und Landestheile durch Schienenwege. Während nun aber schon zu Ende der Vierziger und zu Anfang der Fünfziger Jahre die deutschen Regierungen emsig bestrebt waren, die Verbindungen zwischen Nord- und Süddeutschland herzustellen und zu vermehren, vermied es Oesterreich, die Anschlüsse an jene Länder zu vermehren, und war nur zu bewegen, einen Anschluss gegen Bayern zu gewähren. Nach Sachsen blieb bis zum Jahre 1859, wo die Verbindung über Reichenberg geschaffen wurde, der Bodenbacher Anschluss der einzige. Erst gegen Ende der Fünfziger und zu Anfang der Sechziger Jahre sah sich Oesterreich aus politischen Gründen veranlasst, seinen exclusiven Standpunkt aufzugeben.

Von entscheidendem Erfolge für die Eisenbahnen Deutschlands wurde die immer wachsende Ausbeutung der Kohlen-

becken und die stetig zunehmende Verwendung der Kohle beim Betriebe der Bahnen und der Fabriken, sowie auch seitens der Privaten; wesentlich zur Hebung des Verkehres trug auch die Förderung des Salzes in der Provinz Sachsen bei, welche so mächtige Salzlager besitzt, dass nicht nur die Einfuhr nichtdeutschen Salzes überflüssig wurde, sondern dass sogar an Oesterreich das Anerbieten gemacht werden konnte, Salz zu liefern, als die Saline in Wieliczka durch Eindringen der Wasserfluthen dem Untergange nahe war. Sowohl nach den Kohlenbecken als nach den Salzlagern wurden Eisenbahn-Verbindungen hergestellt.

In die dritte Periode fällt nun auch die Thätigkeit der Staatsregierungen, darauf gerichtet, die Verwaltung bestehender Bahnen zu übernehmen und selbst Bahnen zu bauen, beziehungsweise das begonnene Netz fortzusetzen. Nur in Bayern zeigt sich das umgekehrte Verhältniss. Dort wurden zu Ende der Periode Privat-Eisenbahnen concessionirt, während bisher nur Staatsbauten zur Ausführung kamen.

Die Herstellung von Verbindungen übte übrigens schon in dieser Zeit einerseits ganz mächtig auf den Aufschwung einzelner Unternehmungen, hatte anderseits aber auch zur Folge, dass einzelne Unternehmungen im Ertrage zurückgingen; so hatte die Wilhelmsbahn, welche die Hauptverkehrsader nach Oesterreich bot und in den Jahren 1854 und 1855 eine Dividende von 16 Percent zu zahlen in der Lage war, durch den Ausbau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Oderberg über Dzieditz und Oswieczim nach Krakau so sehr verloren, dass in den nächsten beiden Jahren die Actionäre keine Dividende bezogen. Der Ausfall konnte selbst durch den Ausbau von Zweigbahnen, namentlich zu den Kohlengruben bis Nicolai, nicht wett gemacht werden.

Je mehr Bahnen gebaut wurden, desto mehr wuchs das Bedürfniss nach Verbindungsbahnen, welche den Uebergang des Verkehres von Bahnhof zu Bahnhof vermitteln sollten. Waren Massengüter auf der Achse mit doppelter Umladung vom Endpunkte einer Bahn zum Anfangspunkte einer Nachbarbahn zu befördern, so geschah dies selbstverständlich mit grossem Zeitverluste und Kostenaufwande, und schliesslich

konnte der Bedarf gar nicht befriedigt werden. In Folge dessen entstanden zuerst die Verbindungsbahnen in den grossen Städten. Eine der ersten Verbindungsbahnen wurde in Breslau (zwischen der Oberschlesischen und Niederschlesisch-Märkischen Bahn) hergestellt, welche später auch für den Personenverkehr eingerichtet wurde. (1850 wurde daselbst der Locomotivbetrieb eingeführt; bis dahin wurde der Betrieb mit Pferden besorgt.) Diese Verbindungsbahn wurde nun der Hauptmotor für den immensen Aufschwung der Berg- und Hütten-Industrie in Oberschlesien. Im Jahre 1851 wurde am 15. October die Verbindungsbahn in Berlin eröffnet, welche die bestehenden Bahnhöfe verband und sich im Halbkreise um die Stadt zog. Aehnliche Verbindungen wurden in demselben Jahre in Leipzig, 1852 in Dresden hergestellt; bei Ausführung der letzteren wurde die grosse neue Eisenbahnbrücke über die Elbe ausgeführt, auf welcher gleichzeitig eine Strasse für Fuhrwerke und ein Weg zur Benützung für Fussgänger hergestellt wurde. Erst 1859 wurde die Verbindung über den Rhein zwischen Köln und Deutz hergestellt. Wien erhielt seine Verbindungsbahn viel später.

Ausserdem trachtete man Verbindungen zu Productionsstätten, industriellen Etablissements, Gruben, Eisen- und Zinkhütten etc. herzustellen, um die directe Uebernahme der Frachten zur Beförderung zu gewinnen. Auf diese Weise entstanden die Schleppbahnen. Den Beginn in dieser Beziehung machte die Oberschlesische Eisenbahn mit einer schmalspurigen 12 Meilen langen Bahn, welche den Transport von Kohlen, Erzen und Metallen, zwischen Hütten und Gruben vermitteln und deren Producte der Hauptbahn zuführen sollte. Der Betrieb erfolgte ursprünglich mit animalischer Kraft, später unter Anwendung von kleinen Tenderlocomotiven.

Bei der Herstellung der Verbindungen zwischen mehreren Provinzen und einzelnen Landestheilen wurde die Bahn zwischen Leipzig und Hof zum Mittelgliede einer Linie, von welcher südlich, respective südwestlich die Fortsetzung über Nürnberg und Augsburg nach dem Bodensee, in den Jahren 1844, 1846 bis 1849 vom Staate gebaut wurde (der Abschluss erfolgte erst 1853), während nördlich 1849 durch die Eröffnung

der Strecke Magdeburg—Wittenberge der Anschluss an die Berlin-Hamburger Bahn stattfand. Die 1845 begonnene, 1850 vollendete württembergische Staatsbahnstrecke zwischen Bruchsal und Friedrichshafen wurde durch Hessen bis Frankfurt fortgesetzt, lief von da über die Main-Weserbahn nach Kassel, und fand dann ihren Anschluss und Abschluss unter Einbeziehung der Eisenbahn von Kassel nach Hannover in der bereits 1847 fertigen Hannoverschen Staatsbahnstrecke nach Harburg. Die westphälische Bahn, deren nördlicher Theil, die Verbindung der Köln-Mindener Bahn mit Münster, schon 1846 vollendet war, brachte durch die Fortsetzung von Hanen nach Warburg und durch die Vermittlung der Hessischen Nordbahn nach Vollendung der Strecke Paderborn—Warburg den Anschluss an die Meiningenschen Bahnen. Die Bergisch-Märkische Bahn vermittelte wieder den Anschluss einerseits nach Hessen-Kassel, andererseits nach dem westlichen Theile der Rheinprovinz bis Aachen. Von da stellte die Aachen-Mastrichter Bahn die weitere Verbindung nach Holland her.

Die Sächsisch-Böhmische Bahn wurde in Folge der Verzögerung im Baue auf böhmischem Gebiete erst 1851 vollendet. Sie bildete auf Umwegen über Brünn eine Verbindung nach Wien, und vermittelte einen regen Verkehr nach und aus dem Norden. Durch die Bahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg verband man die Verkehrslinien der bayerischen Bahn, welche aus Sachsen über Hof herüberführte, nach dem Westen gegen Frankfurt und Darmstadt, und durch die Strecke Ulm—Augsburg nach den württembergischen Linien. Der Bau der Kaiserin Elisabeth-Bahn war 1858 bis Linz vollendet; aber mehrere Jahre vergingen, ehe einerseits die Eröffnung der Strecken bis Wels und Passau und andererseits über Salzburg die Verbindung Oesterreichs mit Bayern erfolgte. Ebenso lange liess auch die Verbindung zwischen Bayern und Oesterreich in der Richtung über Furth gegen Prag und Pilsen auf sich warten. Die Concessionirung derselben erfolgte am 8. September 1859. — Für die Linie Prag—Pilsen war übrigens bereits am 30. Juli 1827 ein Privilegium zur Erbauung einer Holz- und Eisenbahn ertheilt worden. Die Linie, welche nur bis Lana ausgeführt wurde und blos für den Waarenverkehr

eingerichtet worden war, ging dann mit der Concession vom 20. November 1855 an die Böhmische Nordwestbahn (Buschtěhrader Eisenbahn) über. — Die Linien der Buschtěhrader Eisenbahn, sowie die übrigen in den Jahren 1854 bis 1858 noch concessionirten Eisenbahnen (Brünn-Rossitzer 1854, Graz-Köflacher 1855, Aussig-Teplitzer 1856, Pardubitz-Reichenberger 1856, von Krakau nach Přemysl und Wieliczka 1858) hatten vorzugsweise den Zweck, ziemlich begrenzten localen und industriellen Bedürfnissen zu dienen; sie ins Ausland zu führen, daran dachte man nicht.

Inzwischen war in Deutschland bereits eine weitere fortschrittliche Strömung eingetreten, mit dem Losungsworte »Abkürzung des Weges«. Ihr verdankte eine Reihe von grösseren oder kleineren Zwischenlinien ihre Entstehung.

An den bestehenden Bahnen gingen zu gleicher Zeit bedeutende Veränderungen vor, welche in Folge des gesteigerten Verkehres erforderlich wurden. Weichenanlagen zwischen Stationen und Haltestellen wurden geschaffen, um Fabriks-Etablissements und anderen gewerblichen, dann landwirthschaftlichen, oder berg- und hüttenmännischen Anlagen den Verkehr zu erleichtern und um sie zum Verkehre näher heranzuziehen; der Oberbau wurde verbessert, zweite und dritte Geleise hergestellt. Hand in Hand damit ging die Erweiterung der Bahnhöfe, Güterschuppen, Zugförderungs-Anlagen, die Vermehrung der Betriebsmittel und damit die Steigerung der Anforderungen an die Administration der Bahnen und deren Beamten.

Eine der wichtigsten Folgen der Erweiterung des Eisenbahnnetzes war die fortschreitend gesteigerte Ausbeutung der Kohlengruben und der zunehmende Aufschwung der Salzproduction. Es bezieht sich dies vorzugsweise auf die Steinkohlengruben Schlesiens und der Rheinprovinz, und auf die Braunkohlenwerke in der Nähe der österreichischen Eisenbahnen. Die Ruhrkohlen, welche vordem schon einen bedeutenden Absatz auf dem Rheine sowohl stromaufwärts als stromabwärts (Holland) gefunden hatten, fanden nun ihren Weg nach dem Osten und Nordosten, und traten in Concurrenz mit der schlesischen und der englischen Kohle. Besonderen Aufschwung

nahmen die Saarbrückener Kohlengruben. Einen gleichen Aufschwung nahmen die Verhältnisse im Bergbau Schlesiens; die Kohlengruben von Altwasser und Waldenburg, dann bei Gottesberg beherrschten bald den östlichen Markt. Aehnlich verhielt es sich mit dem Aufschwunge der Salzproduction. Gegen das Ende der gegenwärtigen Periode waren es auch noch die Getreidetransporte, deren Entfaltung in grossartigem Massstabe durch die Eisenbahn-Verbindungen im östlichen Deutschland, aus Galizien und Ungarn ermöglicht wurde. Diese Transporte erfreuten sich einer ziemlichen Stetigkeit bis zu dem Momente, wo die Speculation sich den Getreideconjuncturen zuwendete; von da ab kamen ziemliche Schwankungen in die bisherige Regelmässigkeit.

Staatsverträge. Staatsbauten. Staatsverwaltungen.

Nachgerade war man zur Erkenntniss der ganz ausserordentlichen Wichtigkeit der Ausdehnung des Verkehres über das eigene Landesgebiet hinaus für die handelspolitischen Beziehungen gekommen, und war man darauf bedacht, sich der Verbreitung des Verkehres vertragsmässig zu versichern. Die Schwerfälligkeit, welche in dieser Richtung die zweite Periode gekennzeichnet hatte, war gewichen, und es wurde jetzt eine Reihe von internationalen Verträgen geschlossen, welche den dadurch berührten Bahnen wesentliche Vortheile bringen sollten, und Handels-Verbindungen sowohl für den Augenblick eröffneten, als auch für die Zukunft in Aussicht stellten, um dem eigenen Lande neue Zufuhren und neuen Absatz seiner Producte zu verschaffen.

Solche Staatsverträge wurden geschlossen: Zwischen Frankreich und Bayern 1848 respective 1852 wegen des Anschlusses der pfälzischen Maximilian-Bahn in Weissenburg; zwischen Preussen und Holland für die 1853 in Betrieb gesetzte Aachen-Mastrichter Bahn, wobei sich die Holländische Regierung die Erwerbung der auf holländischem Territorium gelegenen Strecke nach 99 Jahren gegen Erstattung der am Anlagekosten vorbehielt; zwischen Preussen und Russland 14. Februar 1857 wegen des Anschlusses der preussischen

Ostbahn an die Strecke der grossen russischen Eisenbahn-Gesellschaft zwischen Wirballen und Eydtkuhnen, dann am 17. Februar 1857 behufs Herstellung einer Eisenbahn von Kattowitz nach Zombkowitz zum Anschlusse an die Wien-Warschauer Bahn. Beide Bahnstrecken wurden 1860 dem Verkehre übergeben.

In den Anschluss-Verträgen sind die Directiven für die zu ertheilenden Concessionen, für die Bauarbeiten, bezüglich des Betriebswechsels und der Grenzbahnhöfe, hinsichtlich der zollämtlichen Revision und Abfertigung, in Ansehung der Fahr- und Frachttarife und wegen einer zweckmässigen Regelung der Fahrpläne, dann für die Vermittlung des Brief- und Fahrpostverkehres, wegen Anlage der Telegraphenlinien enthalten. Vorbehalten wurde ferner vertragsmässig die Verständigung der Regierungen über beiderseitige Benützung der Post- und Telegraphen-Anstalten, dann die Entscheidung der Regierungen bei mangelndem Einverständnisse der Verwaltungen der Anschlussbahnen, in Betreff des Betriebes und des Verkehres, namentlich des Transithandels.

Die Verträge, welche die Staats-Verwaltungen im Innern mit den bestehenden Eisenbahnen schlossen, bezogen sich auf die Ausdehnung der Unternehmungen, auf finanzielle Fragen, insbesondere auf die Genehmigung neuer Anlehen. Bei den finanziellen Transactionen wurden immer gewisse Fälle im Auge behalten, bei deren Eintritt der Staat selbst die Verwaltung übernehmen konnte. Zugleich wurde die Bildung von Fonden vorgesehen, um einestheils die Verpflichtung des Staates zur Leistung der Zinsengarantie zu fundiren, und anderntheils dem Staate eine Rente zu sichern. In Preussen speciell wurde keine Zinsengarantie übernommen, ohne die Bedingung der Uebernahme der Bahn in die Verwaltung des Staates zu stellen und zu fixiren. Zur Sicherung eines für die Deckung etwaiger Ausfälle ausreichenden Garantiefonds übernahm der Staat die Verpflichtung, die ihm aus dem gesammten Unternehmen zustehenden Dividenden so lange selbst anzusammeln und nebst den Fondszinsen abgesondert und lediglich zum Zwecke der Garantie zu verwalten, bis die Bahn während fünf aufeinanderfolgender Jahre

einen Reinertrag von wenigstens $3^1/_2$ Percent aufgebracht haben würde.

Für die in Aussicht gestellte Uebernahme der Verwaltung in Folge der Zinsengarantie fand sich alsbald die Gelegenheit, welche sich die Staats-Verwaltung nicht entgehen liess. Bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn hatte sich der Staat die Uebernahme für den Fall ausbedungen, als er aus dem Garantieverhältnisse durch drei aufeinanderfolgende Jahre mehr als 1 Percent des Anlagecapitales zuschiessen müsste. Dieser Fall trat bereits 1850 ein, nachdem der Staat seit 1848 bei einem Anlagecapitale von 10,000.000 Thaler über 600.000 Thaler Zuschuss gezahlt hatte. Demgemäss übernahm der Staat die Verwaltung der Bahn und des Betriebes. Bereits am 16. October 1851 aber beschloss die General-Versammlung der Actionäre über Antrag der Staats-Verwaltung den Verkauf der Bahn an den Staat. Mit 1. Jänner 1852 übernahm der Staat die Bahn ins Staatseigenthum gegen eine feste Rente von 4 Percent, gegenüber dem garantirten Erträgnisse von $3^1/_2$ Percent. Der Fall der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn benahm jedoch alle Aussicht, nach Ostpreussen eine Eisenbahn durch eine Actien-Gesellschaft erstehen zu sehen. Gleichwohl war nicht zu verkennen, dass es ein Gebot der Nothwendigkeit in politischer, commerzieller und strategischer Beziehung war, die grossen und wichtigen Festungen des Ostens zu verbinden und näher zu bringen. Der Staat entschloss sich daher, den Bau selbst zu führen. Die Kammern gaben 1849 die Zustimmung. Die erste Strecke wurde 1851 von Kreuz bis Bromberg fertig, die Linie bis Königsberg in den folgenden Jahren bis 1856. Im Jahre 1857 erfolgte die Verlängerung westlich von Kreuz nach Frankfurt a. O. Nach der Saarbrückener Bahn war dies in Preussen die zweite Staatsbahn, die erste Staatsbahn von grösserem Umfange.

In Baden und Bayern, später in Württemberg war das Staatsbahn-System bereits eingebürgert.

Preussen fuhr dann fort, die Privat-Eisenbahnen in den Provinzen in die Verwaltung und ins Eigenthum zu übernehmen, so die Aachen-Düsseldorfer, die Bergisch-Märkische, die Stargard-Posener, die Wilhelms-Bahn etc.

In Oesterreich hatte der Staat ebenfalls angefangen, Bahnen zu bauen und die Verwaltung anderer zu übernehmen, aber er war veranlasst, sie sehr bald an Privat-Unternehmungen abzugeben, nachdem die Verwaltung äusserst kostspielig war und bedeutenden Aufwand an Geld erforderte, wozu dem Staate flüssige Mittel fehlten. Im Jahre 1851 wurde die Krakau-Oberschlesische Bahn übernommen, welche er als östliche Staatsbahn verwaltete; 1858 wurde die Bahn an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgegeben. Die nördliche und südöstliche Staatsbahn hatte der Staat gebaut, allein er behielt sie nur bis zum Jahre 1855, in welchem Jahre er sie an die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft (die gegenwärtige Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft) verkaufte. Mit in den Kauf wurden die Kohlen- und Eisenerzgruben gegeben, Alles in Allem um 77 Mill. Gulden C. M. = 200 Mill. Frcs. und der Zusicherung einer fünfpercentigen Garantie; zwei Jahre später wurden die italienischen Bahnen verkauft.

In Sachsen gaben mehrere Privat-Gesellschaften aus eigenem Antriebe, zumeist aus finanziellen Gründen, die Bahnen an die Staats-Verwaltung ab, so 1853 die Löbau-Zittauer Bahn anlässlich der Fortsetzung nach Reichenberg, die Sächsisch-Schlesische Bahn, die Chemnitz-Riesaer, die Sächsisch-Bayerische und die Dresden-Freiberg-Chemnitzer Bahn.

Die Frage, ob der Staat die Bahnen zu bauen habe oder ob sie den Privat-Unternehmern zu überantworten seien, lag praktisch in den einzelnen Theilen Deutschlands total verschieden und blieb auch unberührt von den Strömungen der Wissenschaft, welche die Controverse, ob Staats- oder Privatbetrieb vorzuziehen sei, bis heute noch nicht gelöst hat, voraussichtlich auch nie lösen wird, so wenig wie andere Fragen, die in das tägliche Leben eingreifen und nicht rein theoretischen Ursprungs sind. — Dort, wo der Staat allein oder vorwiegend Eisenbahnen baute und betrieb, traten die Gegensätze überhaupt nicht zu Tage; man war es gewohnt, dass die Verwaltung der Staatsanstalten, der Post, des Telegraphen und der Eisenbahn, von der Regierung eingerichtet wurde, dass die Einnahmen und Ausgaben den Fiscus trafen. Dort legten die Regierungen auch keinen Werth auf den Einfluss auf die Privat-

Eisenbahn-Verwaltungen, weil die wichtigsten Linien, die Hauptadern und Fäden des Verkehres, in der Hand der Staats-Verwaltung concentrirt waren. In anderen Ländern wieder, wie in Sachsen, wo die Privat-Unternehmungen selbst der Staats-Verwaltung die Hand boten, weil sie sich durch die Verhältnisse dazu genöthigt sahen, wo also die Uebernahme der Bahnen in die Verwaltung des Staates im Interesse des Verkehres wie der Actionäre stattfand, regten sich auch keine Stimmen gegen das Staatsbahn-System.

In Preussen dagegen, wo der Staat zielbewusst aus höheren Rücksichten die Initiative ergriff, den Einfluss auf die grossen Verkehrsstrassen und deren Verbindungen sich zu verschaffen und den gewonnenen zu erhöhen, trat der Gegensatz zwischen der Staats-Verwaltung und den Privat-Verwaltungen scharf ausgeprägt hervor und übte seinen Einfluss auf die verschiedenartigste Weise. Es zeigten sich Unterschiede in der Art der Verwaltung und in ihren Resultaten, in dem Verhältnisse zum Publicum und zu den Beamten, in den Einrichtungen, in der Wahrnehmung der Bedürfnisse des Publicums etc. etc. Die Berechtigung der Privat-Eisenbahn-Unternehmungen zur Selbstverwaltung anerkannte die Regierung im Principe überall und trug diesem insolange Rechnung, als die Verwaltung in Ordnung war und unter den verlangten Garantien vollzogen wurde. Nur wenn der Staat durch directe Betheiligung interessirt war oder neue Verpflichtungen übernehmen sollte, sicherte er sich eine immer grösser werdende Ingerenz und war dann darauf bedacht, auch gegen den Willen der Actionäre, auf Grund des vertragsmässigen Rechtes sich in den Besitz der Bahn zu setzen. Dieser Umstand nun war es, den die Controverse, ob Staatsbahn-System, ob Privatbahn-System, zum Ausgangspunkte nahm. Die Controverse erstreckte sich in der Folge aber nicht blos auf die Uebernahme einer bestehenden Bahn in die Verwaltung des Staates, sondern zog viele andere Momente, darunter auch den Bau von Eisenbahnen selbst in Betracht. Wir geben nun im Folgenden die Gesichtspunkte, die zur Erörterung gelangten:

Der Staat ist zunächst nicht darauf angewiesen, besondere Vortheile aus dem Betriebe zu ziehen, wie die Privat-Ver-

waltungen. Gelingt es diesen nicht, Vortheile zu erzielen, so ist die Besitzveränderung, wenn sie gegen fixe Rente erfolgt, für die Actionäre ein Gewinn, und auch für den Staat, der bei der Leistung aus dem Garantie-Verhältnisse, aus dem schwankenden Zustande des Zuschusses herauskommt. Auch dritten Personen, die ihr Capital nicht zur Speculation, sondern dazu verwenden wollen, sich einen bestimmten sicheren Ertrag zu schaffen, ist die Form der Staatsrenten-Titel erwünscht. Die Privatspeculation hat in der Regel dort eine Eisenbahn zu bauen gesucht, wo die Ausbeutung der industriellen Etablissements und der Bodencultur sichere Einnahmen versprach. Der Staat kann sich entschliessen, eine Eisenbahn da zu bauen, wo die Aussichten auf einen Ertrag sehr gering oder ausgeschlossen sind, wenn er es im Interesse einer Provinz, eines Landestheiles oder strategisch für nothwendig hält. (Aus diesem Gesichtspunkte baute Preussen auch die über 100 Meilen lange Ostbahn mit sehr bedeutendem Kostenaufwand; in Oesterreich ist auf solche Beweggründe der Bau der Dalmatiner und Istrianer Staatsbahn, der Galizischen Transversal-Bahn und in gewisser Beziehung selbst der Arlberg-Bahn zurückzuführen.) Immerhin ist aber auch in einem solchen Falle ein wirthschaftlicher Vortheil mit dem Baue verbunden; schon durch den Bau wird eine grosse Menge von Menschen beschäftigt, die sonst der Nothwendigkeit ausgesetzt wären, sich um ihren Lebensunterhalt anderwärts zu kümmern; dann durch den Betrieb wird dem Handel und und Verkehr, auch wenn derselbe noch so gering ist, Vorschub geleistet und dadurch die Productionskraft nicht nur gestärkt, sondern sehr häufig auch ins Leben gerufen. (»Eine Eisenbahn ist immer gut, auch wenn sie schlecht ist«, sagte ein bekannter österreichischer Eisenbahnmann.) Wo also das Bedürfniss und die Vortheile, die von dem Unternehmen zu erwarten waren, in keinem Verhältnisse zu den Herstellungskosten standen, war der Staat berufen, der Erbauer der Bahnen zu werden. Hierbei hatte der Staat allerdings auch den nicht zu unterschätzenden Vortheil, dass er die Richtung der Bahn ganz nach eigenem Ermessen wählen konnte, während er bei Privat-Eisenbahnen bei Meinungsdifferenzen

häufig doch den Wünschen der Privaten Rechnung tragen musste. (Die Besitzungen hervorragender Actionäre, die Interessen betheiligter Corporationen, oft auch Umstände politischer Natur können bestimmend werden.)

Was die Verwaltungsart anbelangt, so liegt ein Hauptunterschied zwischen Staatsbahn und Privatbahn darin, dass die Privat-Unternehmung eine Erwerbs-Gesellschaft ist, welche Eigenschaft der Staatsanstalt nicht zukommt. Die Gesellschaft ist mit Naturnothwendigkeit darauf angewiesen, ein möglichst hohes Erträgniss zu erzielen, um die Dividenden und Tantièmen zu erreichen. Tarif-Ermässigungen, welche lediglich im Interesse des Publicums liegen, werden ohne Einwirkung der staatlichen Autorität in der Regel nicht gewährt, und dieser Hochdruck kann nur dann eintreten, wenn eben eine gesetzmässige Basis dafür vorhanden ist. Wo es ohne staatliche Einwirkung geschieht, ist es das kaufmännische Interesse, welches auf die Höhe des Tarifes bestimmend einwirkt. Da drückt sich aber das Interesse entweder in der Allgemeinheit eines Tarifsatzes aus, wenn es sich darum handelt, dem Verkehr einer ganzen Gegend einer concurrirenden Anstalt (Eisenbahn, Axtransport oder Schiff) ganz oder theilweise zu entziehen, oder in einem Specialsatze für einen einzelnen Aufgeber, respective Empfänger, wenn es sich um die Bevorzugung aus dem Anlasse handelt, dass ein bestimmter Artikel in grossen Quantitäten zur Aufgabe gelangt (Refactie).

Von den Privat-Eisenbahn-Gesellschaften sagten deren Gegner auch, dass sie zur Erzielung eines besseren Erträgnisses Betriebsmittel und die Beamten — soweit es sich nicht um die höchsten handelt — bis zum Aeussersten ausnützen; und wurde zu ihrem Nachtheile noch angeführt das Protectionswesen nach Innen und Aussen.

Den ruhig Denkenden und Beobachtenden drängte sich bald die Ueberzeugung auf, dass die Staatseinrichtungen in einer Weise getroffen seien, welche es ermöglichte, die Interessen des Staates und der Staatsbürger gleichmässig wahrzunehmen, die Staatscasse ebenso wie die Anforderungen

des reisenden Publicums, der Handels- und Industriewelt in richtigem Masse zu befriedigen. Man sah praktisch, dass der moderne Staat nicht mehr das »Ich« der Regenten vergangener Jahrhunderte war, dass vielmehr der Grundsatz Wurzel gefasst habe, die Regierung habe ihr Denken und Trachten dem Wohle des Landes und seiner Bewohner zu widmen.

Man hatte erkannt, dass die Staats-Verwaltung bemüht war, den Ansprüchen der Handelswelt gerecht zu werden, soweit sie mit der staatlichen Ordnung in Einklang zu bringen waren; dass jederzeit der gerade Weg ohne alle Nebenrücksichten für die Handlungsweise der vollziehenden staatlichen Organe zur Richtschnur genommen werde. Man hatte Gelegenheit zu sehen, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung ihr Augenmerk auf die Bedürfnisse und Ansprüche des Verkehres richte und oft Ausgaben für Erweiterungen und Verbesserungen nicht erst dann für nothwendig erachte, wenn die entsprechenden Einnahmen vollständig gesichert seien, während die Privat-Eisenbahnen sich oft sehr heftig gegen Vorkehrungen und Massregeln sträubten, die dem Publicum, ohne greifbaren Vortheil für die Unternehmung, zu Gute kommen sollten. (Die Einführung von Schnellzügen, die Vermehrung der Züge, Tarifermässigungen etc. etc., waren ohne vorherigen Kampf nicht zu erreichen.)

Man hielt auch die Verwaltungskosten einander gegenüber, allein einen Beweis, dass die Verwaltung der Staats, oder die der Privat-Eisenbahnen theurer sei, wurde nicht erbracht. Eine nicht zu unterschätzende Erscheinung war auch die, dass die Beamten, nachdem der Umstand der besseren Bezahlung durch den Privaten hinweggefallen war, sich die Metamorphose in Staatsbeamte nicht nur ganz gerne gefallen liessen, sondern sogar lebhaft anstrebten.

So vollzog sich allmählich ein Umschwung in den Meinungen, und die Idee der Staatsbahnen gewann auch ausserhalb der Regierungskreise immer mehr an Boden; so zwar, dass sich dann gar bald Stimmen fanden, welche in voller Anerkennung der Bestrebungen der Regierung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und in Rücksicht der grossen Bedeutung, welche dasselbe in den Händen des Staates erlangt

hatte, dem Staate die Erwerbung sämmtlicher Eisenbahnen empfohlen haben.

Allerdings wurde von anderer Seite als bedenklich bezeichnet, dass jede Concurrenz hinwegfalle, wenn die Bahnen in den Händen des Staates vereint wären. Allein man vergass dabei, dass eine Concurrenz gerade nur zur Mässigung der Forderungen des Privat-Interesses nöthig sei, was bei der Staats-Verwaltung entfällt. Am besten beweist die Unbedenklichkeit der Vereinigung der Bahnen in einer Hand ohne Concurrenz die anerkannte Mustergiltigkeit der Einrichtungen der badischen Staatsbahnen.

Eisenbahn-Verbände. Wagenübergang.

Verfolgte der Staat beim Baue und bei der Uebernahme der Eisenbahnen den Zweck, über ein grosses Netz disponiren zu können, so war bei den Privateisenbahn-Unternehmungen nicht minder das Bestreben rege geworden, sich einander zu nähern und den einzelnen Bahnen, die untereinander in Verbindung standen, das Gepräge eines grossen einheitlichen Verkehrsgebietes zu geben. Auf diese Weise entstanden die besonderen Verbände zwischen den benachbarten Bahn-Verwaltungen, welche zur Belebung des Verkehres auf grosse Distanzen viel beitrugen.

Solche Verbände entstanden bereits vor dem Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und entwickelten sich noch mehr, nachdem derselbe ins Leben getreten war. In diesen Verbänden wurden meistentheils gemeinschaftliche Tarife festgestellt, welche im Verbandverkehre zur Anwendung kommen, während im Binnenverkehre einer jeden Bahn abweichende Tarife gelten können. Die Tarifsätze wurden nach einem gemeinsamen Principe, unter Zugrundelegung einer gemeinsamen Waaren-Classification, festgestellt. Nach diesen Tarifsätzen werden die Frachtbeträge für die ganze, von dem Gute zu durchlaufende Strecke berechnet, und erfolgt die Vertheilung derselben auf die einzelnen, an dem Verkehre participirenden Linien im Abrechnungswege. Die Verbände sind vertragsmässig geregelt. Die Verträge werden auf eine bestimmte Zeit ge-

schlossen, mit der Absicht des weiteren Fortbestandes, wenn sich die Nützlichkeit des Verbandes erprobt haben würde. In den Verträgen finden sich Bestimmungen über Verpackung und Sicherstellung gegen Verlust und Ansprüche der Eigenthümer des Gutes, auf die Art der Verladung, Bezeichnung der Waaren, Declaration der Gattung wegen Verzollung und Versteuerung; sie enthalten ferner Bestimmungen über die unterwegs entstehenden Auslagen, über die Controle der Wagen, über den Uebergang der Waaren ohne Umladung, Bestimmungen über die gegenseitige Wagenbenützung, über die Wagenrückstellung, die Behandlung, respective Reparatur der Wagen. In letzterer Beziehung wurde zu Mainz ein allgemeines Regulativ aufgestellt, welches mit einzelnen Modificationen in die verschiedenen Verbandverkehre aufgenommen wurde. Später wurde im deutschen Eisenbahn-Verein ein Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung festgestellt, welches für die Verbände im Principe Giltigkeit hat, jedoch Modificationen nach den örtlichen Verhältnissen gestattet. Hinsichtlich der Benützung der Wagen sind besondere Fristen festgesetzt, welche aus Lauf- und Ladefristen bestehen. Die ersteren richten sich theils nach der durchlaufenen Strecke, theils nach Lage der Fahrpläne innerhalb des einzelnen Verbandes. Die Lauffristen sind nach einer Scala festgesetzt, die Ladefristen mit zwei Tagen bestimmt, gleichviel ob der Wagen beladen oder leer zurückgeht. In besonderen Fällen, z. B. bei Verkehrsstockungen oder bei dringendem Bedarfe, kann der Uebergang fremder Wagen von einer Verwaltung untersagt werden. Dagegen sichern sich wieder die Bahnen gegenseitig zu, in dringenden Fällen einander mit den Wagen auszuhelfen. Für eine reglementswidrige Benützung der Wagen sind Strafen festgesetzt, bestehend in einer Verzögerungsgebühr und einer Conventionalstrafe, unbeschadet der Stellung eines Anspruches auf Ersatz des nachgewiesenen höheren Schadens zu Gunsten der Wagen-Eigenthümerin.

Für den Uebergang der Wagen sind ebenfalls besondere Bedingungen festgesetzt, in Betreff der Beschaffenheit derselben an sich und zur Zeit des Ueberganges. Als Grundsatz gilt, dass sich die Wagen in unbeschädigtem, vollkommen brauch-



barem, die Sicherheit des Betriebes in keiner Weise gefährdendem Zustande befinden müssen; genau specificirt sind die Momente, welche bei den Uebergangswagen rücksichtlich der Bezeichnung und Ausstattung für den Uebergangs-Verkehr zu beachten sind. Auch in Ansehung der Wagenmiethen sind besondere Vorschriften aufgestellt. Schliesslich giebt es noch einige Bestimmungen in Betreff der Beschädigung der Wagen auf fremder Bahn und der Reparatur derselben.

Gebirgsbahnen.

Bis zur Mitte der Fünfziger Jahre gab es nur Thalbahnen. Das Problem der Ueberschienung einer grossen Wasserscheide zu lösen, war Oesterreich vorbehalten und blieb sein Verdienst. Am 17. Juli 1854 erfolgte die Eröffnung der Linie Gloggnitz—Mürzzuschlag über den Semmering. Durch die Vollendung dieser Bahn wurde für Oesterreich eine der wichtigsten Verbindungen geschaffen, welche den Verkehr aus und nach den südlichen Provinzen lenkte, und den Handelsweg nach Triest von der Beschwerlichkeit der Chausseen loslöste.

Die Bahn blieb jedoch gewissermassen Monopol Oesterreichs. Süddeutschland und Norddeutschland participirten wenig an den Vortheilen dieser Bahn. In Folge dessen entstanden die Bestrebungen, welche die Herstellung eigener Verbindungen über die Alpen zum Gegenstande hatten. Dieses Bestreben wurde um so lebhafter, als Frankreich daran ging, den Mont Cenis zu durchstechen, welche Verbindung befürchten liess, dass der Handelsweg die Route von England über Frankreich und Italien nach den italienischen Häfen und nach Ostindien nehmen werde, und dass Deutschland keine directen Handelsverbindungen erreichen, die erreichten einbüssen werde. Während der Dauer der Gegenstandsperiode kam es jedoch zu keinem greifbaren Resultate; die Gotthardtbahn fällt in das achte Decennium unseres Jahrhunderts.

Die zweite Alpenüberschienung Oesterreichs, die »Brennerbahn«, wurde ebenfalls in einer späteren Epoche in's Werk gesetzt; die dritte, die »Arlbergbahn«, in der allerjüngsten Zeit.

Gesetzliche Bestimmungen.

In Oesterreich wurden in der Gegenstandsperiode zwei Gesetze von bedeutendem Umfange erlassen: die Eisenbahnbetriebs-Ordnung und das Eisenbahn-Concessionsgesetz. Die erstere, ein allgemeines Gesetz, findet nicht blos auf Privatbahnen, sondern hat auch auf Staatseisenbahnen Anwendung, das zweite gilt nur für Privateisenbahnen. Gesetzliche Vorschriften für Staatsbahnen, des Inhaltes des Concessions-Gesetzes, wurden nicht erlassen; es gelten auf diesem Gebiete, soweit es sich um die Ausführung einer Bahn selbst handelt, Normalien und Instructionen, während in Ansehung der Verfügungen, welche sich auf die Consequenzen des Baues dritten Personen gegenüber beziehen, das Arbitrium der Verwaltungsbehörden massgebend ist; Anordnungen, welche die aus dem Hoheitsrechte des Staates abzuleitenden Befugnisse der Staatsgewalt betreffen würden, entfallen selbstverständlich.

Die Eisenbahnbetriebs-Ordnung wurde mit der kaiserl. Vdg. vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 de 1852, erlassen. Dieselbe gilt nicht blos im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sondern auch in den Ländern der ungarischen Krone. Nach Art. VIII des Gesetzes vom 24. December 1867, R. G. Bl. Nr. 4 de 1868, sollen nämlich die »bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten »nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende »Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres »erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen einge»richtet werden; insbesondere sind die Eisenbahnbetriebs-Ord»nung und das Eisenbahnbetriebs-Reglement in beiden Länder»gebieten unverändert zu beobachten, insolange sie nicht im »gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile »gleichartigen Weise abgeändert werden.«

Das Gesetz zerfällt in zwei grosse Hauptabtheilungen: I. Verpflichtungen der Eisenbahnbetriebs-Unternehmungen und ihrer Angestellten; II. Verpflichtung derjenigen Personen, welche die Eisenbahn benützen oder sonst mit derselben in Berührung kommen. Die erste Abtheilung enthält in vier Ab-

schnitten folgende Materien: *A.* Allgemeine Vorschriften für den Bahnbetrieb; *B.* Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener; *C.* Verpflichtungen der Privateisenbahn-Unternehmungen, sowie ihrer Beamten und Diener; *D.* Aufsicht und Controle.

Die allgemeinen Vorschriften enthalten die Bestimmungen über die Eröffnung der Bahn, die Bedingungen hierzu (Betriebsconsens), über die Erhaltung der Bahn und ihres Zugehöres, sowie der Betriebsmittel, über die Ausrüstung der Bahn mit dem entsprechenden Betriebspersonale und die demselben zu ertheilenden Dienstvorschriften und Instructionen, über die Verpflichtung der Eisenbahn-Unternehmungen zu der Bekanntmachung der Fahrordnungen, der Tarife und der Bestimmungen über den Personen- und Sachentransport (ein grosser Theil dieser Bestimmungen ist durch das Betriebsreglement gegenstandslos geworden), über die anzuwendenden Sicherheitsmassnahmen (Fahrgeschwindigkeit; Hintanhaltung von Gefahren für Personen und von schädlichen Einflüssen für die Güter; Verhalten bei Betriebsstörungen und Unglücksfällen); über die Haftung in objectiver und subjectiver Beziehung, über die in Verwendung kommenden Fahrbetriebsmittel, über die Zusammenstellung der Züge, über die Vorsichten bei der Fahrt, über Signalisirung und Bewachung der Bahn (die meisten dieser Bestimmungen wurden ausser Kraft gesetzt durch die Verkehrs- und Signalisirungs-Vorschriften).

In dem folgenden Abschnitte wird den bei Staatseisenbahnen Angestellten hinsichtlich des Dienstes die genaue Befolgung der Betriebsordnung, sowie der besonderen Dienstinstructionen vorgeschrieben und zur Pflicht gemacht, auch über die Dienstvorschriften hinaus alle Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, um die vollkommene Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes zu erhalten und Unglücksfällen vorzubeugen. Hinsichtlich des Verhältnisses der beim Staatseisenbahnbetriebe Angestellten zur Staatsverwaltung, wird auf die Dienstordnung verwiesen. Für die Angestellten bei Staatsbahnen, welche an Privat-Unternehmungen verpachtet sind, gelten die gleichen Vorschriften wie für die Beamten und Diener der Privatgesellschaften selbst.

Im dritten Abschnitte sind die Vorschriften enthalten, welche sich auf die Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen in dienstlicher Hinsicht beziehen. Es wird hier die Bestellung einer verantwortlichen Direction zur Leitung des Betriebes, ferner die Aufstellung von Instructionen und Dienstvorschriften, dann eines eigenen Normales über die Eigenschaften, welche für den einen oder anderen Dienstposten erforderlich sind, vorgeschrieben, endlich die genaue Rechnungsführung über alle Theile der Administration mit der Weisung gefordert, den einschlägigen Anordnungen der Regierung Folge zu leisten, und den autorisirten Abgeordneten derselben in die Rechnungen, Betriebsacten und Bücher Einsicht zu gestatten, oder die erforderlichen Auskünfte und Ausweise zu liefern.

Der vierte Abschnitt handelt von der Aufsicht und Controle im Eisenbahndienste. Nach den hier getroffenen Anordnungen ist die Aufsicht sowohl eine interne, welche durch die Direction über die Organe der Eisenbahn-Unternehmung geübt wird, als auch eine solche, welche von aussen her durch die staatlichen Aufsichtsbehörden erfolgt. Diese letztere Aufsicht und Controle erstreckt sich auf den Bauzustand, die Betriebsmittel, auf den gesammten Dienst, auf die Fahrordnung, die Tarife und die Bestimmungen für den Personen- und Sachentransport, auf die Beamten und Diener. Die General-Inspection hat in dieser Beziehung das Anordnungsrecht und das Disciplinarrecht bis zur Entfernung vom Dienste. Die Erkenntnisse der General-Inspection sind von den Bahn-Directionen zu vollziehen. Gegen die Erkenntnisse steht dem Betroffenen der Recurs an das Handelsministerium zu. Gegen Mitglieder der Direction übt das Handelsministerium die Disciplinargewalt. Das Disciplinarverfahren wird unabhängig von einem etwaigen Strafverfahren durchgeführt, und ist nur bei der Vollziehung der Disciplinarstrafe auf das eventuell vom Strafgerichte gefällte Erkenntniss Rücksicht zu nehmen. — In diesem Abschnitte sind auch Bestimmungen über die Kosten der staatlichen Aufsicht getroffen; hierbei ist der Grundsatz ausgesprochen, dass die Kosten im Allgemeinen vom Staate bestritten werden, und dass die Eisenbahn-Unternehmungen nur den Mehraufwand für die Polizeiaufsicht und die gefälls-

ämtliche Ueberwachung zu tragen haben; dagegen wird ihnen die Verpflichtung auferlegt, die Herstellung und Erhaltung der zu diesem Zwecke nothwendigen Amtslocalitäten, sowie erforderlichen Falles auch die Beistellung entsprechender Unterkunftsräume für Beamte und Diener zu übernehmen.

Die zweite Abtheilung der Eisenbahnbetriebs-Ordnung, welche sich auf die Verpflichtungen derjenigen Personen, welche die Eisenbahn benützen oder sonst mit derselben in Beziehung kommen, bezieht, enthält in ersterer Richtung die Vorschriften der Reisenden in Bezug auf die allgemeinen Verpflichtungen, auf die Reiseurkunden und gefällsämtliche Ueberwachung, das Betreten der Bahn, das Auf- und Absteigen u. dgl. Diese Bestimmungen sind antiquirt und durch die einschlägigen Anordnungen des Betriebs-Reglements ersetzt.

In Ansehung des Verhaltens der Personen, welche die Bahn zwar nicht benützen, aber sonst mit ihr in Beziehung treten, gilt als allgemeiner Grundsatz, dass Alles zu vermeiden ist, was für die Bahn oder für die Sicherheit Dritter gefahrbringend erscheint. Von diesem Gesichtspunkte aus ist die Beachtung der Bahnschranken vorgeschrieben, das Weiden der Thiere in der Nähe der Bahn ohne besondere Aufsicht untersagt, die Veränderungen in der Nähe der Bahn, welche diese oder ihr Zugehör gefährden könnten oder geeignet sind, eine Feuersgefahr herbeizuführen, nicht gestattet, zu Bauführungen in der Nähe der Eisenbahnen die Zustimmung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde und die Bewilligung der politischen Behörde erforderlich, das Abtreiben von Waldungen, das Fällen und Herablassen von Bäumen, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm etc. etc. auf den von der Behörde zu bezeichnenden Strecken oder Punkten verboten.

Die Eisenbahnbediensteten haben gegenüber dem Publicum eine polizeiliche Gewalt bis zur Arretirung, wenn ihre wiederholten Ermahnungen fruchtlos bleiben, oder eine die Sicherheit störende oder gefährdende Handlung bereits vollzogen ist.

Die Ueberwachung der Vorschriften ist den Gemeindevorständen, Sicherheitsorganen und politischen Behörden zu-

gewiesen, welche auch das Bahnpersonal in dem Aufsichtsdienste zu unterstützen haben.

Das zweite Gesetz (Concessionsgesetz) war bereits in der Eisenbahnbetriebs-Ordnung erwähnt worden, erschien aber erst auf Grund einer Allerhöchsten Entschliessung vom 8. September 1854 mit der Verordnung des damaligen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238.

Nach diesem Gesetze wird — wie bei den Concessions-Directiven — der Unterschied gemacht, ob eine Eisenbahn lediglich zum eigenen Gebrauche des Unternehmers auf eigenem Grund und Boden erbaut werden solle oder ob beabsichtigt wird, die Eisenbahn als öffentliches Transportmittel für Personen und Sachen anzulegen. Im ersteren Falle wird hier ebenfalls nur der allgemeine, durch die politische Landesbehörde zu ertheilende Bauconsens vorgeschrieben, allein dieser von der vorherigen Einholung des Gutachtens der Eisenbahnbau-Sachverständigen abhängig gemacht. — Für öffentliche Eisenbahnen ist die Bewilligung der Staats-Verwaltung vorbehalten, welche in zwei Theile zerfällt: *a)* Bewilligung zu den Vorarbeiten (Vorconcession); *b)* Concession zur Anlage der Bahn und der dazu gehörigen Gebäude. Nur in Absicht auf die Concessions-Ertheilung ist die Schlussfassung des Kaisers erforderlich; die Ertheilung der Vorconcession steht dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando (Reichs-Kriegsministerium) zu (§§ 1 und 2), und zwar nach freiem Ermessen. Das Gesetz stellt keine besonderen Bedingungen oder Voraussetzungen auf, welche für die Verleihungsbehörde massgebend sein sollen. Das freie Arbitrium gilt in Ansehung der Concessionswerber. Ausgesprochen wird nur der Grundsatz, dass weder in Bezug auf die Person der Concessionswerber, noch in Bezug auf die öffentlichen oder privatrechtlichen Interessen ein Anstand obwalten darf. Insbesondere wird das Princip der Concessions-Directiven verlassen, wornach der Concessionswerber im ersten Stadium eine Einzelperson, im zweiten in der Regel eine juristische Person sein soll, und nur verordnet, dass die Bewilligung,

wenn erst ein Verein gegründet werden soll, unter dem Vorbehalte zu ertheilen ist, dass die Bittsteller alle jene Bedingungen erfüllen, welche das Vereinsgesetz über Vereinsbildung vorschreibt (§ 3). Zur Erlangung der Vorconcession ist das Gesuch vom Bewerber beim Handelsministerium einzubringen und mit einem Plane des Unternehmens in den allgemeinsten Umrissen auszustatten. Aus der ertheilten Bewilligung zu den Vorarbeiten erwächst dem Concessionswerber blos das Recht, die nöthigen Vorerhebungen, insbesondere die Vermessungs- und Nivellirungsarbeiten auf eigene Kosten unter Aufsicht der Behörden zu pflegen; ausdrücklich ist im Gesetze betont, dass der Concessionswerber durch diese Bewilligung weder ein ausschliessliches Recht, noch ein Vorrecht auf die Concessions-Ertheilung erlange. Das Recht, die Vorarbeiten vorzunehmen, erlischt mit dem Ablaufe der Zeit, für die es ertheilt worden ist, kann aber neuerdings verliehen, respective erstreckt werden (§ 4). Die Voraussetzung der Concessions-Ertheilung ist die Vorlage eines vollständigen Projectes sammt Kostenanschlag, die commissionelle Prüfung desselben und die Darlegung, auf welche Weise für das Unternehmen die erforderlichen Geldmittel beigeschafft werden sollen. Dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, den Erlag einer Caution oder den Nachweis zu fordern, dass bereits ein hinlänglicher Fond für das Unternehmen gesichert sei (§§ 5 und 6). Die aus der erhaltenen Concession fliessenden Rechte sind folgende: 1. Das Privilegium, dass während der Concessionsdauer Niemandem gestattet ist, eine Eisenbahn zu bauen, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch-politischer oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde. Zweigbahnen, Fortsetzungsbahnen bleiben vorbehalten. 2. Das Recht, die Bahn in der Richtung zu bauen, welche im genehmigten Projecte vorgezeichnet ist. (Bezüglich der Materialbahnen ist der Bauconsens und die Zustimmung der Grundbesitzer nöthig.) 3. Das Recht der Expropriation in Gemässheit des § 365 a. b. G. B. in Ansehung der zur Ausführung des Unternehmens als unumgänglich nothwendig erkannten Räume. Die Procedur gegenüber den Concessions-Directiven ist hier verändert; nach den Concessions-Directiven

hatte nämlich die politische Behörde das Expropriations-Erkenntniss zu fällen, worauf dann zur Ermittlung der Entschädigung geschritten werden sollte, welche, wenn ein Vergleich mit dem Grundbesitzer nicht zu erzielen war, im Wege der gerichtlichen Schätzung festgestellt wurde; nach dem Concessions-Gesetze musste der zwangsweisen Enteignung bereits der Vergleichsversuch bezüglich der Entschädigung vorangehen und war die gerichtliche Schätzung bereits als Consequenz des Expropriations-Erkenntnisses anzusehen. 4. Das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen, soweit nicht das Postregale entgegensteht, nach festgesetztem Tarife zu befördern (§ 9).

Die Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmung (gegenüber der Staatsverwaltung) sind folgende: 1. Zu allen Bauführungen ist die Genehmigung der Pläne einzuholen und sind beim Baue der Bahn selbst und der einzelnen Objecte die allgemeinen Bau- und die besonderen Vorschriften zu beobachten. 2. Aller Schade an öffentlichem oder Privatgute ist zu vergüten, und sind Vorkehrungen zu treffen, dass den Nachbarn kein Schade zugefügt werde. 3. Gestörte Communicationen sind anderweitig wieder vollkommen herzustellen; im Falle, als die bisherigen Erhaltungskosten vergrössert werden, haben die Eisenbahn-Unternehmungen den erforderlichen Mehraufwand zu tragen und allfällige besondere neue Objecte ganz aus Eigenem herzustellen und zu erhalten. 4. An Punkten, wo es durch die natürlichen Verhältnisse geboten ist oder von der Behörde als nothwendig erkannt wird, ist für einen entsprechenden Abschluss der Bahn zu sorgen. 5. Die Tarife sind öffentlich kundzumachen (der Regierung ist die Revision nach drei Jahren und Herabsetzung bei Eintritt grösserer Erträgnisse als 15 Perzent des Anlagecapitales vorbehalten). 6. Die Beförderung der Post ist unentgeltlich, jene der Truppen und Militär-Effecten nach besonderen Tarifen, in letzterem Falle unter Ueberlassung aller zum Transporte dienlichen Mittel, zu vollziehen. 7. Die Anlage der Telegraphenleitung ist auf dem Grunde und Boden der Bahn, sowie die Benützung der allfälligen eigenen Telegraphen-Einrichtungen unentgeltlich zu gestatten. 8. Beim Betriebe der Bahn ist sich vollkommen

den bestehenden Betriebsvorschriften zu fügen. 9. Mit der Anschlussbahn ist sich bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse, der wechselseitigen Benützung der Bahn und der Betriebsmittel, dann rücksichtlich der Fahrordnung einzuverstehen. Bei mangelndem Einverständnisse ist dem Handelsministerium die Entscheidung vorbehalten, und haben die Eisenbahn-Unternehmungen den getroffenen Anordnungen sich zu fügen. 10. Zur Aufnahme von Anleihen mit Hinausgabe von Obligationen oder in Form von Actien-Emmissionen oder Aufzahlungen auf die früheren Actien ist die besondere Bewilligung der Staatsverwaltung einzuholen.

Weitere Rechte und Verbindlichkeiten zu normiren, wurde der Concessions-Urkunde vorbehalten, namentlich für den Fall der Uebernahme einer Zinsengarantie seitens des Staates; dagegen wurde der Staatsverwaltung ausdrücklich das Befugniss eingeräumt, nach eigenem Ermessen einer Eisenbahn-Unternehmung die eine oder die andere Verpflichtung zu erleichtern (§ 10).

Die Concession wird nur auf eine bestimmte Zeit ertheilt. Das Gesetz setzt hierbei eine Maximaldauer von 90 Jahren fest und fügt bei, dass sich die Concession nach Massgabe der obwaltenden Verhältnisse auf eine geringere Anzahl von Jahren erstrecken kann. — Berechnet soll die Concessionsdauer werden von dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung auch nur einer Strecke. (In der Praxis wurde der Beginn der Concessionsdauer von dem Tage der Verleihung gerechnet. § 7.)

Die Concession erlischt: *a)* wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Concession ertheilt wurde; *b)* wenn der Termin für die Vollendung und Inbetriebsetzung der Eisenbahn nicht eingehalten wird; doch kann in diesem Falle aus besonders rücksichtswürdigen Gründen eine Nachsicht von der Staatsverwaltung ertheilt werden (§ 11). Bei Erlöschen der Concession mit dem Ablaufe der Zeit, für welche sie ertheilt worden ist, geht das gesammte Eigenthum an der Bahn, mit Ausnahme der zum Transportgeschäfte bestimmten Gegenstände, Fahrbetriebsmittel, Vorrichtungen und Realitäten an den Staat unmittelbar und ohne Entgelt über. Die Bahn ist sammt Zugehör in brauchbarem Zustande zu übergeben, und

haben zu dem Ende die Behörden, eventuell unter Anwendung geeigneter Zwangsmittel, darüber zu wachen, dass in den letzten fünf Jahren vor Ablauf des Privilegiums alle erforderlichen Herstellungen sofort vorgenommen werden (§ 8). Im Falle des Erlöschens der Concession wegen Nichteinhaltung des Vollendungstermins verbleibt den Unternehmern das erworbene Eigenthum an den Grundstücken, Gebäuden etc., vorbehaltlich der gesetzlichen Enteignung; der Staatsverwaltung ist jedoch das Recht vorbehalten, die Concession entweder anderweitig zu verleihen oder die Bahn selbst auszuführen (§ 11). Andere Erlöschungsarten, die im Concessions-Gesetze ihre Grundlage nicht finden, aber gleichwohl rechtlich begründet sind, gehören späteren Zeiten an.

Ein sehr wichtiges Recht der Staatsverwaltung ist das dem Handelsministerium eingeräumte Befugniss, die Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten der Unternehmung anzuordnen. Die Voraussetzung ist, dass entweder 1. wesentliche Bestimmungen der Concessions-Urkunde, oder 2. wesentliche Bestimmungen der Eisenbahnbetriebs-Ordnung verletzt, oder 3. dass die Anordnungen der vorgesetzten Behörde trotz wiederholter vorausgegangener Ermahnungen nicht befolgt werden (§ 12). Die Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung der Bestimmungen des Gesetzes beziehen, sind den administrativen Behörden, mit Ausschluss des Rechtweges zugewiesen (§ 13).

In die Gegenstandsperiode fällt noch eine Reihe weiterer hochwichtiger Anordnungen. Hierher gehören: *a)* die Verordnung vom 2. Jänner 1859, R. G. Bl. Nr. 25, betreffend die Verhütung und Beseitigung von Collisionen zwischen Bergbau- und Eisenbahn-Unternehmungen, wornach der Bergbaubetrieb unter einer Eisenbahn beschränkt und einer Eisenbahn-Unternehmung die Ersatzpflicht auferlegt wird gegenüber der Bergbau-Unternehmung, wenn dieser die Priorität der Verleihung gebührt, und die Eisenbahn-Unternehmung durch ihr Entstehen die Beschränkung des Bergbaubetriebes hervorgerufen hat; — *b)* die Verordnung vom 1. November 1859, R. G. Bl. Nr. 200, betreffend die Herstellung der zum Bergbaubetriebe erforderlichen Privat-Eisenbahnen, wornach 1. die

Competenz zur Ertheilung der Baubewilligung in der Weise geregelt wurde, dass nur bei Einmündung der Bergwerksbahn in eine für den öffentlichen Verkehr bereits bestehende Eisenbahn die ministerielle Bewilligung, im Uebrigen blos der Bauconsens der politischen Behörde einzuholen ist; 2. die Erklärung gegeben wurde, dass eine besondere Verleihung des Enteignungsrechtes entfalle, nachdem das Expropriationsrecht für zum Bergbaubetriebe nothwendige Privat-Eisenbahnen in den §§ 98 und 131 des allgemeinen Berggesetzes vom 23. Mai 1854, R. G. Bl. Nr. 146, begründet ist; — *c)* die, mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. Februar 1859 erlassenen allgemeinen Grundsätze für die Herstellung von Pferdeeisenbahnen (Hipposidirbahnen, Tramway) auf gewöhnlichen Strassen. Dieselben sind folgende: 1. Jedes Privatrecht und jeder Privatanspruch muss vollkommen unbeschädigt bleiben, und ist daher auch eine zwangsweise Expropriation ausgeschlossen; 2. es wird keinerlei ausschliessliches Recht ertheilt; 3. es ist auf alle Rücksichten des unbeirrten öffentlichen Verkehres, sowie der Sicherheit überhaupt der vollkommenste Bedacht zu nehmen; 4. es ist keinerlei Entschädigungs- oder Garantieanspruch zu bewilligen; 5. die aus der Anlage von Hipposidirbahnen entspringenden Entschädigungs-Ansprüche zwischen den Unternehmern und Privaten sind ganz nach den Civilgesetzen zu beurtheilen; 6. ohne äusserste, jedesmal gründlich nachzuweisende Nothwendigkeit darf keine Zollbegünstigung, ja nicht einmal die Gestattung zur Verwendung ausländischen Materiales beantragt werden; — *d)* mehrere Bestimmungen, welche die Erhöhung der Sicherheit bezweckten (feuersichere Herstellungen, Prüfung der Locomotive etc. etc.).

In dieser Zeitperiode erfolgte die Aufstellung einer »Central-Direction für Eisenbahnbauten«, welcher die Leitung der Eisenbahnbauten für die ganze Monarchie (Lombardo-Venetien ausgenommen) überwiesen wurde. Die Errichtung dieser Behörde wurde gleichzeitig mit der Auflösung der General-Baudirection, welche nebst den übrigen öffentlichen Bauten noch den Eisenbahnbau zu besorgen hatte, am 11. September 1851 vollzogen. Die neue Behörde erfreute sich nur eines kurzen Daseins; ihr Beruf war, als nach Erlassung des

Concessionsgesetzes die Staatseisenbahnen in rascher Aufeinanderfolge veräussert worden waren und der Entwicklung des Eisenbahnwesens die Bethätigung der individuellen Erwerbsthätigkeit als Hebel dienen sollte, erfüllt und sie verschwand wieder vom Schauplatze; die Austragung der noch nicht erledigten auf den Eisenbahnbau Bezug nehmenden Fragen wurde dem Finanzministerium überlassen.

Ferner wurde die erste Organisirung der technisch-administrativen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde, der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen auf Grund einer im März 1856 erflossenen Allerhöchsten Ermächtigung ins Werk gesetzt. Die Instruction wurde im Verordnungsblatte für die Verwaltungszweige des österreichischen Handelsministeriums vom 14. März 1856, Nr. 16, kundgemacht. Die Organisation war eine höchst zweckmässige, streng gegliederte. Instructionsgemäss hatte die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, als Organ des Handelsministeriums, die der Staatsverwaltung in der E. B. Odg. vom 16. November 1851 vorbehaltene höhere Aufsicht und Controle zur Handhabung der Sicherheit und Ordnung im Betriebe der österreichischen Staats- und Privat-Eisenbahnen auszuüben, und zwar in erster Linie die auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahndienstes abzielenden Vorkehrungen und Einrichtungen zu überwachen; dann darauf zu sehen, dass die auf den Eisenbahndienst bezüglichen Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Instructionen genau befolgt, die wahrgenommenen Gebrechen so schnell als möglich beseitigt, und bei dienstwidrigen Vorgängen die Schuldtragenden zur gesetzlichen Verantwortung gezogen werden. Zum Zwecke der Aufsicht und Controle hatten die Organe der General-Inspection die Verpflichtung, die Eisenbahnen zeitweilig und ausserdem bei besonderen Anlässen zu bereisen, die entdeckten Mängel und Gebrechen zu erheben und in die auf den Eisenbahnstationen erliegenden Revisionsbücher einzutragen; dann an den Vorstand der General-Inspection zu berichten, welcher wieder im Falle der Nichtbeachtung der getroffenen Verfügungen seitens der Eisenbahn-Directionen, oder wenn die Wichtigkeit des Gegenstandes ein unverzügliches Einschreiten der Staats-

verwaltung erheischte, die Anzeige an das Handelsministerium zu erstatten hatte. In dringenden Fällen hatten die Organe der General-Inspection das Recht, wenn die Sicherheit des Dienstes es erforderte, Beamte und Diener der Eisenbahn-Unternehmung augenblicklich zu suspendiren.

Ausserhalb Oesterreichs erliess nur die bayerische Regierung noch ein eigentliches Concessions-Gesetz mit der Verordnung vom 20. Juli 1855. Dieselbe ist der österreichischen fast wörtlich gleich, und differirt von dieser nur in wenigen Punkten; und zwar nähert sich das bayerische Gesetz bezüglich des ausschliesslichen Rechtes zum Baue einer bestimmten Linie dem preussischen, welches dieses Recht eben nur als ein temporäres gelten lässt; bezüglich der Consequenzen des Erlöschens der Concession durch Ablauf der Zeit (99 Jahre) ist bestimmt, dass der Staat berechtigt ist, das Mobilarvermögen und das Betriebsinventar gegen eine schiedsrichterlich festzustellende Summe käuflich an sich zu bringen. (§ 7.) Besondere Bestimmungen finden sich auch in Bezug auf die Vorlagen, welche mit Rücksicht auf die Bildung eines Vereines nothwendig sind. Aus den Vorlagen (§ 5) muss genau ersichtlich sein: *a)* die Art, wie sich der Verein bilden und erneuern soll; *b)* die Geschäftsführung und Leitung in ihren wesentlichen Grundsätzen; *c)* die Rechte und Pflichten der Vereinsglieder als solcher; *d)* die Vertretung des Vereines dritten Personen und den Behörden gegenüber; *e)* die Art und Weise der Fassung rechtsgiltiger Vereinsbeschlüsse, dann der Schlichtung der aus dem Vereinsverhältnisse entspringenden Streitigkeiten; *f)* die Art und Weise der Einzahlungen, der Ausstellung der Interimsscheine und Actienurkunden, dann der Veräusserung derselben; *g)* die Bestimmungen über die Dauer des Vereines und dessen Auflösung.

Erweitert erscheinen nach dem bayerischen Concessions-Gesetze die Pflichten der Eisenbahn-Unternehmungen, welche gleichzeitig eine grosse Arbeiterzahl beschäftigen. (§ 10, lit. 2.) Diese haben für die angemessene Unterbringung der Arbeiter im Allgemeinen, für die Unterbringung und Verpflegung erkrankter oder verunglückter Arbeiter im Besonderen zu sorgen, dann die Kosten für ausserordentliche Polizeiaufsicht und ungewöhnlich vermehrte ärztliche Visitation nach Festsetzung der Polizeibehörden

zu tragen. Auch enthält das bayerische Concessions-Gesetz Anordnungen, welche in Oesterreich sich in der Betriebsordnung finden: nämlich die Bestimmungen bezüglich der Betriebseröffnung, der Erhaltung der Bahn und des Transportmateriales und der Bestellung des Personales. In dieser Beziehung ist speciell noch die Verfügung getroffen, dass die Wahl der Betriebs- und Aufsichtsbeamten, welche zur Handhabung der Polizei der Bahn bestimmt sind, der königlichen Regierung zur Bestätigung anzuzeigen ist. Durch diese Bestätigung und nach vorgängiger Verpflichtung bei der Polizeibehörde treten diese Bediensteten in die Eigenschaft und Befugnisse von Hilfs-Polizeibediensteten und üben die Bahnpolizei in vollem Umfange.

Die Bestätigung kann bei Missverhalten zurückgezogen werden, in welchem Falle die Verwendung des Bediensteten aufzuhören hat.

In Preussen wurde das Gesetz vom 30. Mai 1853, betreffend die von den Eisenbahnen vom Reinertrage zu entrichtende Abgabe, erlassen. Als Reinertrag wurde jener Ertrag bezeichnet, welcher nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, ferner des erforderlichen Beitrages zum Reservefonde, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der etwa gemachten Anlehen erforderlichen Beträge auf das verwendete Actiencapital zur Vertheilung gelangt. Capitalien, für welche ein fester Zinssatz ohne Theilnahme an der Dividende aufgestellt ist, werden, auch wenn sie durch Ausgabe sogenannter Prioritätsactien aufgebracht worden sind, zum Actiencapitale nicht gerechnet, sondern den Anlehen gleich geachtet. Die zu leistende Abgabe wurde durch eine Scala geregelt (bis 4 Percent inclusive, $^1/_{40}$ des Reinertrages; 4 bis 5 Percent inclusive, $^1/_{20}$; 5 bis 6 Percent inclusive, $^1/_{10}$; über 6 Percent endlich $^2/_{10}$). Der Ertrag der Abgabe wurde behufs Amortisation der in dem Eisenbahn-Unternehmen angelegten Actiencapitalien in der Art verwendet, dass mittelst desselben Stammactien der betreffenden Gesellschaft im Wege freien Verkehres angekauft wurden; die Zinsen und Dividenden, welche auf die angekauften Actien fielen, erhielten die gleiche Bestimmung. — Die angekauften Actien werden für immer

ausser Cours gesetzt und bei der Hauptverwaltung der Staatsschuld niedergelegt.

In den übrigen Staaten Deutschlands war eine nennenswerthe Entwickelung der Eisenbahn-Gesetzgebung nicht zu verzeichnen; es wurde wie in der früheren Periode vorzugsweise den Enteignungsvorschriften, welche sich übrigens nicht auf die Eisenbahnen allein bezogen, ein besonderes Augenmerk zugewendet.

Vierte Periode 1860 bis 1870.

Die politischen Verhältnisse. Verträge Oesterreichs. Neue Bahnlinien.

Der gewaltige Fortschritt, den das Eisenbahnnetz Deutschlands zu Beginn der Fünfziger Jahre genommen hatte, sollte bald wieder durch politische Verhältnisse eine Eindämmung erfahren. Die Ursachen sind ziemlich weit zurückzuführen. Die Haltung Oesterreichs im Krimkriege, der im Jahre 1853 ausgebrochen war, kann als die Hauptursache der Entfremdung, die diesem Staate gegenüber immer mehr zum Ausdrucke kam, betrachtet werden, die das Emporsteigen Sardiniens ermöglichte, und im Jahre 1859 die Niederlage Oesterreichs, den Friedensschluss zu Villafranca und den französischen Einfluss statt des österreichischen auf die italienischen Verhältnisse im Gefolge hatte. Das Misstrauen, das sich aus Anlass der wachsenden politischen Spannung und Gährung der Staaten Mitteleuropas bemächtigte, sowie die reactionären Bestrebungen in Preussen wirkten lähmend auf den Handel, die Actien fielen, die Speculation ruhte, die Production beschränkte sich in Gewerben und Fabriken auf den Nothbedarf und der Ertrag der Eisenbahnen ging rapid zurück, oft weit unter den Stand, der am Ende der früheren Periode zu verzeichnen war. Selbst gut situirte Bahnen verzichteten auf die Ausführung von Bahnprojecten, wozu sie bereits die Concession erlangt hatten.

Nur sehr langsam hob sich die Speculationslust. Erst mit dem Jahre 1862 erholten sich die Einnahmen der Eisenbahnen wieder und entwickelte sich ein etwas grösserer Verkehr von dem Osten nach dem Westen, namentlich durch die bedeutenden Getreidesendungen, welche in Folge von Missernten im Westen durch mehrere Jahre nöthig wurden; einzelnen Bahnen kamen die Truppentransporte nach Schleswig Holstein zum Dänisch-Deutschen Kriege 1864 zu Gute.

Die Eisenbahnverbände begannen bereits wieder zur Hebung des Verkehres beizutragen; neue Verbindungen wurden geschaffen und Projecte aufgestellt, welche den vollständigen Ausbau des Eisenbahnnetzes anstrebten, da kam nun das Jahr 1866 mit seinen Ereignissen und Katastrophen für Oesterreich. Politisch aus Deutschland ausgeschieden, ging Oesterreich nur enger verbunden mit Deutschland in wirthschaftlicher Beziehung hervor; beides allerdings gegen seinen Willen, militärisch gezwungen. Durch den Prager Frieden musste sich Oesterreich verpflichten, seine Grenzen für Eisenbahnverbindungen nach Deutschland hin zu eröffnen. Vor dem Jahre 1866 verhielt Oesterreich — wie bereits erwähnt — sich Eisenbahnanschlüssen gegenüber ziemlich ablehnend. Nach dem italienischen Kriege wurden nur Verbindungen von Prag über Pilsen—Furth nach Schwandorf zwischen Nürnberg und Regensburg 1861 bis 1862, dann von Linz über Wels nach Passau einerseits, über Salzburg andererseits geschaffen und so dem Verkehre aus Ungarn und Galizien nach Bayern und Süddeutschland die Thore geöffnet; mit Preussen schloss Oesterreich einen Staatsvertrag am 23. Februar 1861, in welchem zwei Anschlüsse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zugestanden wurden: nämlich der eine in Oswieczim für die Anschlussbahn nach Neubrunn, der andere in Dzieditz zur Verbindung der Nendzda-Kattowitzer Bahn über Pless. Die erstere Anschlussbahn wurde an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft concessionirt, die zweite durch die Rechte Oderufer-Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt. In dem Staatsvertrage wurde festgestellt, dass die österreichische Regierung dem Unternehmen dieselben Erleichterungen zu Theil werden lasse, welche die in Oesterreich etwa künftig zu erlassenden Verordnungen für

andere ohne Zinsgarantie des Staates begonnene Eisenbahn-Unternehmungen im Allgemeinen und grundsätzlich einräumen werden. Alle gesetzlichen Bestimmungen, welche vom Tage des Abschlusses dieses Vertrages an gerechnet, in Bezug auf Eisenbahn-Unternehmungen von der österreichischen Regierung erlassen werden, sollen auf die genannten beiden Bahnen für die Concessionsdauer nur insoweit Anwendung finden, als jene Bestimmungen mit diesem Vertrage und mit der Concession nicht im Widerspruche stünden; dann folgen Bestimmungen in Betreff der Spurweite, der Herstellung der Eisenbahnen und deren Betriebsmittel nach gleichmässigen Grundsätzen, damit letztere ungehindert nach den anschliessenden Bahnen jederzeit übergehen können, ebenso auch in Betreff der Signaleinrichtungen und der Ueberwachung der Betriebsfähigkeit der übergehenden Fahrbetriebsmittel; es wird die volle Landeshoheit, insbesonders auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt in Ansehung der die Gebiete der Contrahenten durchschneidenden Bahnstrecken den betreffenden Staatsgewalten ausdrücklich vorbehalten; preussische Unterthanen, welche die Eisenbahn-Verwaltungen beim Betriebe der Bahnstrecken auf österreichischem Gebiete anstellen, scheiden dadurch nicht aus dem preussischen Staatsverbande (es wurde jedoch stipulirt, dass die Stellen der Localbeamten auf diesen Strecken, mit Ausnahme der Bahnhofsvorstände, der Verkehrs- und Telegraphenbeamten, thunlichst mit Angehörigen des österreichischen Staates besetzt werden sollten); die Betriebsbeamten werden ohne Unterschied des Ortes der Anstellung rücksichtlich der Disciplinarbehandlung nur der Anstellungsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates unterstellt, in welchem sie ihren Wohnsitz haben; die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife soll mit Beachtung der Concessions-Bestimmungen für die auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecken derjenigen Regierung vorbehalten bleiben, in deren Gebiete die betreffende Eisenbahn-Verwaltung ihren Sitz hat; die Tarifsätze sollen für die Linien auf beiderseitigem Gebiete nach gleichen Grundsätzen behandelt werden. In einer Reihe von Artikeln wird die Gleichstellung der Bewohner beider Staaten hinsichtlich der Beförderungspreise, die Abfertigung

der Transporte, die Bahnpolizei, der Betriebswechsel, die Grenzzollämter, die Revision des Passagiergepäcks und der Güter, die Pass- und Fremdenpolizei, die Benützung der Eisenbahnen zum Brief- und Fahrpost-Verkehr, zur Anlegung von Telegraphenleitungen, behandelt. Eine eigenthümliche Bestimmung ist die, dass die Concessionsrechte in dem Falle, als die preussische Regierung die Actien der Gesellschaften allmählich aus eigenen Mitteln amortisiren würde, in Ansehung der auf österreichischem Gebiete stehenden Strecken auf die preussische Regierung übergehen sollen, desgleichen auch die concessionsmässigen Verbindlichkeiten. Die österreichische Regierung behält sich jedoch das Recht vor, nach Ablauf von 30 Jahren die auf ihrem Gebiete liegende Strecke gegen Erstattung der Anlagekosten eigenthümlich zu übernehmen. Zu diesem Vertrage wurden noch besondere Bestimmungen erlassen, welche sich auf die Details, namentlich auf die Ausführung der Grenzbrücke über die Weichsel beziehen. Die Concessions-Urkunden, welche die österreichische Staatsverwaltung ertheilte, enthalten nun im Wesentlichen die im Staatsvertrage festgesetzten Bestimmungen, und werden die Eisenbahn-Verwaltungen nur noch besonders verpflichtet, für den innerhalb des österreichischen Gebietes stattfindenden Dienst solche Beamte, Diener oder Arbeiter wissentlich nicht zu verwenden, welche wegen Verbrechen oder Vergehen, wegen Schleichhandel oder schwerer Gefällsübertretungen rechtskräftig verurtheilt oder blos wegen Mangels rechtlicher Beweise (durch die neue Strafprocessordnung in Oesterreich entfallen) von der Untersuchung enthoben worden sind.

Trotzdem der Verkehr sich sehr lebhaft gestaltete und es nahe lag, die Schienenwege nach dem preussischen Nachbarlande zu vermehren, unterliess dies Oesterreich zum Schaden seiner eigenen Interessen und wurde — wie erwähnt — erst durch den Misserfolg des Krieges vom Jahre 1866 dazu gebracht, dem Verkehre weitere Anschlüsse zu bieten. In Folge der Unterzeichnung des Prager Friedens vom 23. August 1866 wurde auf Grund einer Erklärung Oesterreichs in demselben zwischen Preussen und Oesterreich ein Staatsvertrag am 5. August 1867 geschlossen, in welchem sich Oesterreich verpflichtete, nicht nur die früher nicht zugestandene Herstellung

einer Eisenbahn von einem geeigneten Punkte der Prag-Brünner Eisenbahn bei Wildenschwert bis zur preussischen Grenze bei Mittelwalde in der Richtung auf Glatz zu gestatten und zu fördern, sondern auch an anderen Punkten der schlesischen Grenze Verbindungen zwischen den benachbarten Bahnen zu bewilligen. So entstand der Anschluss über Landeshut und Liebau an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn nach Josefstadt und Pardubitz. Es wurde dadurch ein neuer Verbandverkehr von der Oberschlesischen — über die Freiburger und die Schlesische Gebirgsbahn — an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn, die nördlichen Linien der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Böhmische Westbahn über Pilsen und Furth nach Bayern geschaffen. Es wurden ferner die Anschlüsse bei Wildenschwert, bei Leobschütz nach Jägerndorf, bei Neisse nach Zuckmantel, bei Görlitz an die Lausitzer Grenze nach Reichenberg theils festgestellt, theils in Aussicht genommen.

Oesterreich, das für seine wirthschaftliche Nachlässigkeit schwer gebüsst hatte, die Unzulänglichkeit seiner Verkehrsadern im Norden und Süden in furchtbarer Weise während der Vorbereitung zum Feldzuge und noch schwerer nach den Niederlagen auf den böhmischen Schlachtfeldern fühlen musste, und sich in jeder Richtung in der Bewegung der Truppen und des Trains behindert sah, fing nun an, sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens mächtiger zu entfalten. Zudem wurde eine Reihe von Handelsverträgen geschlossen, welche wieder den weiteren Bau von Eisenbahnen und Anschlüssen bedingte. In dem Zeitraume von 1865 bis 1868 stieg die Meilenanzahl um 25 Percent. Die wichtigsten Bahnen, die bis zum Beginne der Siebziger Jahre zur Concessionirung und Bauausführung nach dem Feldzuge des Jahres 1866 gelangten, sind: das Ergänzungsnetz der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Verlängerung der Südöstlichen Staatsbahn von Marchegg über Stadlau nach Wien und von Stadlau über Wolkersdorf und Laa zur Brünn-Rossitzer Bahn, mit der Zweig bahn nach Znaim, dann die Verbindung der Brünn-Rossitzer Bahn mit der nördlichen Linie); die Linien Villach—Franzensfeste und St. Peter—Fiume der Südbahn-Gesellschaft; die Um-

gestaltung der im Jahre 1824 als Holz- und Eisenbahn mit Pferdebetrieb concessionirten Linz-Budweiser Bahn in eine Locomotivbahn mit einer Zweigbahn von Wartberg nach St. Valentin zur Verbindung der Kaiser Franz Josefs-Bahn mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn und Kronprinz Rudolf-Bahn; die Linien Neumarkt — Ried — Braunau und Hetzendorf—Donaulände der Kaiserin Elisabeth-Bahn; die Kaiser Franz Josefs-Bahn (Wien—Tulln—Absdorf—Gmünd—Budweis, Pilsen–Eger) dann Gmünd—Wittingau—Tabor—Prag zum Anschlusse an die Nördliche Staatsbahn und an die Böhmische Westbahn mit der Verpflichtung, weitere Verbindungen zwischen Absdorf und Stockerau, Absdorf und Krems, Budweis und Wessely, dann eine Flügelbahn nach Klattau herzustellen); die Linien St. Valentin—Villach, Klein-Reifling—Amstetten, Lanzdorf—Mösel, St. Veit—Klagenfurt, St. Michael—Leoben, Laibach—Tarvis; das garantirte Netz der Oesterreichischen Nordwestbahn (Wien—Znaim mit der Flügelbahn an die Kaiser Franz Josefs-Bahn; Znaim—Iglau—Deutschbrod—Kolin mit einem Flügel nach Pardubitz, Kolin—Jungbunzlau mit dem Flügel nach Trautenau); die Linie der Galizischen Carl Ludwig-Bahn von Lemberg über Brody und Tarnopol an die russische Grenze; die Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Gesellschaft von Czernowitz nach Suczawa (die Concessionirung für die rumänische Linie Suczawa—Jassy—Roman—Botschani erfolgte Ende 1868); die Kaschau-Oderberger Bahn; der erste Ungarisch-galizische Eisenbahn Przemysl—Lupkow; die Ergänzungslinien der Buschtehrader Bahn (von Prag nach Weghybka, von Kladno nach Kralup, die Verbindung nach Luzna, Krupa und Bubna, die Abzweigung von Hostiwitz nach Smichow); die LiniePrag—Saaz—Komotau—Weipert Priesen, Carlsbad—Eger (Flügel Franzensbad und Rakonitz; die Dux-Bodenbacher Bahn mit der Schleppbahn zur Elbe.

Der Verkehr entwickelte sich ziemlich rasch und ausgiebig, vorzugsweise in Ansehung der Ausfuhr von Getreide, Holz und Kohle, später auch an industriellen Erzeugnissen. Namentlich die Entdeckung immenser Kohlenflötze in Böhmen und die steigende Verbreitung der böhmischen Braunkohle schien geeignet, den Bahnen eine dauernde Prosperität zu

sichern. Wenn das Erträgniss der Bahnen trotzdem kein glänzendes war und noch heute ist, so liegen die Ursachen anderswo. Dieselben werden noch zur Sprache gelangen.

In Deutschland stieg die Kilometer-Zahl von 11.258 auf 17.593 und vermehrten sich entsprechend auch die Verkehre in allen verfrachtbaren Artikeln. Sehr bedeutend wurde der Verkehr aus den nordischen Häfen, namentlich Hamburg, welches mit den überseeischen Gütern ganz Mitteleuropa beherrscht. — Mit der Ausdehnung des Verkehres und der Handelsbeziehungen war auch die Productions- und Consumtionsfähigkeit der deutschen Länder gestiegen. Die nächste Folge davon war das Streben, weitere Verbindungen, die man als nothwendig erkannte, herzustellen. Hiedurch wurde das Netz immer dichter.

In Würtemberg vollzog sich die Herstellung des Netzes ganz geräuschlos. In der Zeit von 1859 bis 1870 allein wurden 109 Meilen Bahn gebaut, darunter eine einzige Privatbahn (Kirchheim—Pochlingen von 1·8 Meilen Länge, 1864). Die bedeutendsten sind die obere Neckarbahn, die obere Donaubahn (Ulm—Sigmaringen), die Remsthalbahn (Cannstadt—Nördlingen), die Allgäubahn, die Schwarzwaldbahn.

In Bayern wurden einige kleine Strecken hergestellt und zwar die Linien: Hof—Eger, Ulm—Kempten, Nürnberg—Würzburg, wo sich die badische Staatsbahn nach Heidelberg anschloss; hiezu trat noch im Jahre 1868 die Vollendung der pfälzischen Nordbahnen.

Im übrigen Deutschland wurden noch folgende wichtige Zwischenlinien geschaffen: Halle—Nordhausen—Kassel (1865 bis 1867) einerseits, Erfurt (1869) andererseits; die Braunschweigschen Strecken Kreiensen—Holzminden, Börssum—Jerxheim; die Mecklenburg'sche Friedrich-Franz-Bahn (1864 bis 1867) als Anfang zu einer Verbindung von Hamburg und Lübeck über Güstrow und Neubrandenburg nach der preussischen Grenze; in Oldenburg eine Bahn nach Bremen (1867); eine Verbindung zwischen Hannover und Geestemünde (1862).

Vielen der in der Gegenstandsperiode zu Stande gekommenen Eisenbahnlinien lag übrigens nicht blos der Gedanke einer unbedingt nothwendigen Verbindung zu Grunde, sondern

es trat auch schon das Bestreben in den Vordergrund, die Wege möglichst abzukürzen, Umwege zu vermeiden, neue Absatzgebiete, die bisher abseits des Eisenbahnverkehres lagen, in diesen einzubeziehen. — Auch neue Verbände entstanden. Längere Verhandlungen nach der Eröffnung der Verbindung nach Reichenberg führten zu dem schlesisch-böhmischen Verbande, der sich zunächst auf die Stationen Posen, Polnisch-Lissa, Rawicz und Breslau über die Freiburger, die schlesische Gebirgs- und Südnorddeutsche Verbindungsbahn nach der Station Prag der Staatseisenbahn-Gesellschaft und nach der Station Pilsen und Furth der Böhmischen Westbahn zum Transit nach Bayern bezog.

Dadurch wurde der Anfang gemacht, die Güter, welche bisher via Görlitz, Hof nach Süddeutschland und der Schweiz gingen, fortan über Altwasser, Liebau, Prag zu dirigiren, welche Strecke sich als die billigere und kürzere herausstellte. Die Verbände, an denen sich bereits auch die entfernt liegenden Eisenbahn-Verwaltungen betheiligten, zogen immer weitere Kreise, und wurde selbst die überseeische Dampfschiffahrt herangezogen. Ein solcher überseeischer Güterverkehr wurde über Amsterdam hergestellt, durch einen Vertrag zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn, der Amsterdamer Rheinschiffahrts-Gesellschaft und der kgl. niederländ. Dampfschiffahrt. Dieser Verband befördert Güter nach Stettin, Danzig, Königsberg, Hamburg, Kopenhagen, Petersburg, Riga, Stockholm, Bordeaux, Lissabon, Gibraltar, Marseille, Genua, Neapel, Triest, Venedig. Einen ähnlichen Verband haben einige andere Eisenbahn-Verwaltungen mit Dampfschiffahrts-Gesellschaften geschlossen; in demselben werden Güter von Amsterdam und Rotterdam via Stettin direct nach Berlin, Posen und Breslau befördert. In jüngster Zeit hat für die Herstellung solcher Verbände auch die obere Elbe an Bedeutung gewonnen, und werden in Folge dessen mehrfach Umschlagplätze (Laube, Lobositz, Leitmeritz) geschaffen.

Geldbeschaffungsform. General-Bauunternehmung.

Bei der enormen Zahl von grossen und kleinen Bahncomplexen, welche in dem Decennium von 1860 bis 1870 zur

Ausführung gelangten, stiess die Geldbeschaffung auf immer grössere Schwierigkeiten, und dies umsomehr, als das flüssige Capital sich nicht nur den Eisenbahnen, sondern auch anderen industriellen Unternehmungen zuzuwenden begann. Schon machten sich allenthalben Verlegenheiten geltend, da erschien gleichsam als Deus ex machina der bekannte Dr. Strousberg und lehrte, wie man bauen könne, ohne Geld zu haben. Verunglückt mit seinen Speculationen in Amerika und England, trat er, von mehreren vornehmen Engländern empfohlen, zu Beginn der sechziger Jahre in Deutschland auf und unternahm den Bau von Eisenbahnen in der Weise, dass er die Herstellung der übernommenen Linien gegen Ausfolgung der gesammten Titres zu leisten sich bereit erklärte. Das Capital, das nur einen Percentsatz der Titres (70—80 Percent) repräsentirte, galt als die Zahlung, als Pauschale, mit dem das Auslangen gefunden werden musste; was erspart wurde, blieb Gewinn des Unternehmers. Dr. Strousberg, und fast alle, die es ihm nachmachten, kamen aus und wurden Millionäre; wenn Dr. Strousberg in späteren Jahren, seiner Millionen entblösst, in eine höchst fragwürdige Stellung und prekäre Lage kam, und auch hierin einige andere Bauunternehmer ihm folgten, so lag der Grund hierzu in anderen Verhältnissen. Das Geheimniss dieser neuen Erfindung, welche mit dem Namen »General-Entreprise« bezeichnet wurde, lag nun darin, dass der Unternehmer sich mit einem Bankinstitute in Verbindung setzte, welches auf Zeit, gewöhnlich bis zur Betriebseröffnung, Geld vorstreckte. Der General-Unternehmer zahlte nun die Subunternehmer, Lieferanten, Gewerbetreibenden etc. mit wenig Baargeld und mit mehreren Actien, welche zumeist zum Paricourse gerechnet wurden; hierdurch wurden die Actien zum grossen Theile unter das Publikum gebracht; den Rest behielt der Bauunternehmer, bis die Börse der verständnisslosen grossen Welt durch einen Wunder verheissenden Prospect begreiflich gemacht hatte, welch riesiger Nutzen in dem neuen Unternehmen stecke. Dann wurden die Actien losgeschlagen, und dem Unternehmer blieb die Differenz zwischen dem verbauten Capitale und dem effectiven Capitale, d. i. der Summe, die bei der Actienübernahme zu Grunde gelegt wurde, ver-

mehrt um den Gewinn, welcher aus dem Verkaufe der Titres resultirte. Das, was dem Bauunternehmer auf diese Weise blieb, war natürlich sehr viel, mitunter das Doppelte und Dreifache seiner wirklichen Leistung. Es war daher nicht Wunder zu nehmen, dass sich diese Art der Durchführung von Eisenbahnprojecten, bei der wohl zu allen Zeiten gekannten Verehrung für das goldene Kalb, immer mehr Boden verschaffte und schliesslich das Gebiet der Eisenbahnthätigkeit vollständig beherrschte. Bald entwickelte sich diese neue Art der Geldbeschaffung weiter, und es übernahmen die Geldinstitute die gesammten Titres, zahlten effectiv einen gewissen Percentsatz und eine Provision denen aus, die das Geschäft eingeleitet hatten, den Concessionären. Die Geschichte der Syndicate ist sehr lehrreich. Eine Reihe von Namen ist mit dieser Geschichte verknüpft, deren Träger vom Eisenbahnwesen so viel wie nichts verstanden, oft nicht einmal ahnten, für welche Eisenbahn-Unternehmung sie den Aufputz zu bilden hatten.

Es bildete sich da ein auf Gegenseitigkeit beruhendes Verhältniss heraus; um dem Prospecte, der die Vortheile eines neuen Unternehmens in den lebhaftesten Farben schilderte, den entsprechenden Nachdruck zu geben, wurden mit dem Unternehmen klingende Namen, die auch den weitesten Kreisen geläufig waren, in Verbindung gebracht; dafür bekam derjenige, der seinen Namen geliehen hatte, ohne je eine Actie besessen zu haben, den entsprechenden Syndicatsgewinn. Das Publikum hatte gar bald die Zeche zu zahlen, und mit ihm die Eisenbahn-Unternehmungen, respective die Actionäre, welche schuldlos das Erbe der Concessionäre angetreten hatten, in der Hoffnung, ihr Capital sicheren Unternehmungen anvertraut zu haben. Die Bauunternehmer, welche die Pauschalsumme erhalten sollten und hatten, waren selbstverständlich bestrebt, so wenig als möglich zu verbauen, so viel als möglich ins Verdienen zu bringen. So kam es denn, dass bei einzelnen Bahnen, trotz der Riesensummen, die oft im Actiencapitale und in den Prioritäten steckten, vieles sehr knapp aussah und bald nach der Betriebseröffnung zu bedeutenden Investitionen geschritten werden musste. Es soll vorgekommen sein, dass Bahnen um den Betrag, der coursmässig aus den emittirten Prioritäts-

Obligationen erzielt worden war, hergestellt und ausgerüstet wurden, während die Actien als frei verfügbarer Gewinn angesehen wurden. Es durfte daher nicht überraschen, dass dann die Bahnen den vorgespiegelten Ertrag nicht abwarfen, und dass die Actionäre einzelner Bahnen Dividende nur vom Sagenhören kannten.

In Preussen und im übrigen Deutschland wurde dem Treiben bald ein Ende gemacht. Man übte da strenge Aufsicht und zeigte keine Geneigtheit, Concessionen für General-Entreprisen zu genehmigen; man bestrebte sich vielmehr, dem Uebel auch nach der Richtung zu steuern, dass grosse Eisenbahncomplexe in eine Hand gelegt, kleineren Unternehmungen die Concession gänzlich versagt wurde. Der Staat genehmigte am liebsten Concessionen an Gesellschaften, welche bereits ein grösseres Gebiet im Besitze hatten, und begünstigte nach diesem Grundsatze auch die Vereinigung bestehender Eisenbahn-Unternehmungen. Die Erkenntniss der kleineren Bahn-Unternehmungen, dass bei ihrer Abhängigkeit von den in einer grösseren Entwicklung begriffenen Hauptbahnen die Lebensfähigkeit in Zweifel gezogen werden müsse, und dass ihre Rentabilität in Frage stehe, unterstützte die Regierungen wesentlich in ihren Bestrebungen und führte zu den verschiedenen Fusionsanträgen. Mitwirkend war auch die Erwägung, dass die einheitliche Verwaltung eine freiere Bewegung bei der Feststellung der Tarife, und dass ein unmittelbarer Anschluss an grosse Nachbarbahnen, die Ersparniss bei den allgemeinen Verwaltungskosten, die grössere Ausnützung der Fahrbetriebsmittel gestatten würde und daher nur Vortheil im Gefolge haben könne. Auf diese Weise ging mit 1. Jänner 1870 die Verwaltung und der Betrieb der Wilhelmsbahn an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft über.

In Oesterreich blühte das System der General-Bauunternehmung in der Gegenstandsperiode sehr lebhaft. Fast alle Bahnen wurden auf diesem Wege hergestellt. Allerdings kann mit seltenen Ausnahmen (Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn) nicht behauptet werden, dass die Bahnen schlecht gebaut worden seien. Allein die Ausrüstung der Bahnen erfolgte häufig in der gekennzeichneten Weise, und die Leistungen der

Bauunternehmungen standen in keinem Verhältnisse zu den aufgewendeten Capitalien. Das Gründer- und Eisenbahnbauwesen Oesterreichs zwischen 1860 und 1870 ist bekannt mit seinen demoralisirenden Einflüssen, und bedarf keiner weiteren Darstellung. Die Consequenzen zogen sich erst später.

Inzwischen nahm nun einerseits die Zusammenlegung der Privatbahnen im preussischen Staate steten Fortgang und gelangte andererseits der Staat durch die Erfolge des Krieges von 1866 in den annectirten Provinzen selbst zum Besitze grosser Bahncomplexe. (Die hannoverschen Bahnen waren sämmtlich Staatsbahnen, ebenso die hessische Friedrich-Wilhelms-Nordbahn. Das Netz wurde dann nach Hanau verlängert und an die bayerische Staatsbahn ausgebaut. Die ebenso wichtige Strecke von Frankfurt a. M. nach Kassel kam ebenfalls an den Staat.)

Concurrenz. Differential-Tarif. Verkehrs-Erleichterungen.

Der Umstand, dass einzelne Bahnen den oft nicht ungerechtfertigten Wünschen des Handels und der Industrie entweder nicht das nöthige Verständniss oder nicht das nöthige Wohlwollen entgegenbrachten, führte schliesslich zu dem Bestreben, den Verkehr unabhängig von den widerspänstigen Unternehmungen zu gestalten, das Monopol der bestehenden Bahnen zu brechen. Von dieser Idee geleitet entstanden Bahnen, welche man mit dem Namen »Concurrenzbahnen« bezeichnete, und die entweder den Anfangs- und Endpunkt einer Linie mit Berührung anderer Zwischenpunkte verbinden, und auf diese Weise auch locale Vortheile bieten, oder durch den Zusammenhang mit den Nachbarbahnen ihre Wirkungen auf weitere Entfernungen üben. (In Deutschland z. B. die Berlin-Görlitzer Bahn zur Concurrenzirung der Niederschlesisch-Märkischen Bahn im Verkehre nach Sachsen und Böhmen, in Oesterreich das Ergänzungsnetz der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Concurrenz für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Kronprinz-Rudolfbahn gegenüber der Südbahn.)

Die Concurrenzbahnen hatten zunächst den Erfolg, dass die concurrenzirten Bahnen mit den Tarifen jener Gütergattungen, um die es sich vorwiegend handelte, heruntergingen. Daraus erwuchs dann später aber wieder der Uebelstand, dass sich eine Minuendo-Licitation herausbildete, welche mitunter zu den absonderlichsten Tarifsätzen führte und zuletzt ein solches Gewirre von Normal- und Ausnahmstarifen erzeugte, dass selbst dem Fachmanne es schwer wurde, sich zurechtzufinden. Auch für die Handelswelt konnte dieser Zustand nachhaltig nicht günstig wirken, weil die Interessen des Handels ein weitwendiges Studium grosser Compendien nicht vertragen; zudem nicht zweifellos erscheint, ob bei aller Vertiefung in das Tarifbuch das Richtige gefunden werde; Klarheit in den Transport-Verhältnissen aber eine Grundbedingung aller Conjuncturen ist. Es wurde daher auch wieder daran gedacht, den Concurrenzen zu begegnen. Hierbei ging man von dem Principe aus, dass es im commerciellen Interesse der Eisenbahnen gelegen sei, einzelne Plätze für gewisse Güter zu begünstigen. Es wurden dann für diese Plätze und Güter billigere Frachtsätze festgesetzt, an welchen selbstverständlich jene Orte, für welche dieselben Voraussetzungen nicht vorhanden waren, nicht participirten. Es ist dies das Capitel der Differentialtarife, deren Entstehen zu mehrfachen Discussionen und Beschwerden Veranlassung bot.

Wurde ein solcher begünstigender Tarif im Verkehre, z. B. zwischen einem nordischen Hafenpunkte und den österreichischen Stationen auf bestimmten Wegen, für gewisse Güter eingeführt, wobei die Voraussetzung zu Grunde lag, dass dadurch für gewisse Landes- und Industrie-Erzeugnisse neue und fremde Märkte erschlossen werden, die bei den gewöhnlichen Tarifen nicht zu erreichen seien, so verlangte gewiss irgend eine Handelskammer für einzelne näher gelegene Stationen, bezüglich mehrerer, bestimmt bezeichneter Waarengattungen im Binnenverkehre und im Bezuge aus den ausländischen Productionsländern die gleiche Begünstigung.

Die rechnungsmässige Untersuchung der Verhältnisse lieferte aber regelmässig den Nachweis, dass bei einzelnen Artikeln nicht nur ein unverhältnissmässig grosser Ausfall ein treten würde, und bei Zugestehung dieser Begünstigung der

gleiche Tarif auch anderen Plätzen eingeräumt werden müsste, die eine solche Massnahme weder bedürfen noch beanspruchen. Es ergab sich, dass das finanzielle Opfer zumeist weit über die Grenzen des verfolgten Zweckes hinausgehen würde, dass so erhebliche Transportermässigungen für einzelne Punkte im Binnenverkehre nothwendiger Weise eine nachtheilige Rückwirkung auf den Zwischenverkehr anderer Stationsplätze des Bahnbereiches, welche sich gleichfalls, aber nicht in bedeutendem Umfange an dem Handel mit den ausländischen Productionsstätten betheiligten, ausüben würden, und dass diese Plätze daher mit Recht in dem neuen directen Tarife eine Schädigung der speciellen Interessen ihrer Handelsthätigkeit erblicken müssten.

Es wurde allerdings versucht, den Standpunkt zu vertreten, dass die directen Tarife jedesfalls auf Sätzen beruhen müssen, welche noch einen Gewinn involviren, daher auch in der Anwendung auf den internen Verkehr einen Reingewinn abwerfen müssen. Allein die Antwort darauf lautete, dass es zwar richtig sei, dass alle Tarife vom Standpunkte der Eisenbahn-Verwaltung den Zweck verfolgen, einen möglichst hohen Reingewinn zu erzielen, und dass daher auch die Transittarife auf gewinnbringenden Frachtsätzen beruhen müssen; es bedürfe aber keiner ausführlichen Darlegung, dass eine jede Frachtermässigung nur unter der einzigen Voraussetzung eine absolute Erhöhung des Reingewinnes zu bewirken vermag, wenn und sobald dieselbe eine solche Vermehrung der Transportmassen zur Folge hat, dass der Ausfall an der Höhe des Frachtgeldes durch den Mehrertrag der grösseren Frachtmengen nach Abzug der Mehrkosten des Transportes übertroffen wird. Das Vorhandensein dieser unerlässlichen Voraussetzung muss erwiesen oder doch aus berechtigten Annahmen gefolgert werden können, wenn mit der Absicht einer Erhöhung des Reinertrages zu einer Tarifermässigung geschritten wird.

Das Vorhandensein dieser unerlässlichen Voraussetzung kann blos bei den Transittarifen angenommen werden, insoferne in Folge derselben für gewisse Landes- und Industrie-Erzeugnisse neue und fremde Märkte erschlossen werden, die sonst unzugänglich blieben. Die Transittarife involviren daher nur

dann und insoweit eine Einnahmevermehrung, als ohne deren Hilfe auf die Transporte und auf den daraus resultirenden geringen Gewinn verzichtet werden müsste; sie bewirken aber sofort eine positive Schmälerung des Reinertrages, wenn sie auf Transporte angewendet werden, die den Bedingungen des Transitverkehres nicht entsprechen, also einerseits der Gefahr eines Verlustes für die Bahn nicht ausgesetzt, anderseits einer dem Deckungsbedürfniss entsprechenden quantitativen Steigerung nicht fähig sind.

In Deutschland vertrat insbesondere der preussische Minister für Handel und Gewerbe, Itzenplitz, diesen Standpunkt.

Der Gegenstandsperiode gehören nun auch noch zahlreiche Verkehrserleichterungen an, welche die Eisenbahn-Unternehmungen theils aus eigenem Antriebe, theils über die von Aussen her gekommenen Anregungen eintreten liessen, und die sich zum grossen Theile von den Concurrenzbestrebungen ganz unabhängig ergaben. Dieselben zeigen sich sowohl im Güter- wie im Personenverkehre, in der Einrichtung der Bahnen, der Wagen u. s. w.

Im Güterverkehre ist es namentlich die Declassification, d. i. die Einstellung verschiedener Gütergattungen in billigere Tarifclassen, welche den wohlthätigsten Einfluss auf die Consumtion übte. — In Deutschland war es ferner die Einführung des Einpfennigtarifes, der, wie die Declassification in erster Linie den Artikeln galt, die zum Lebensunterhalte dienen, also namentlich auf Nahrungsmittel, dann auf Rohstoffe, welche in Landwirthschaft und Industrie Verwendung finden, sich bezog. Ausserdem wurden noch besondere Ausnahmstarife für einzelne Artikel und für den Fall des Eintretens einer Missernte oder Hungersnoth in einer Provinz bestimmt. Dann Specialtarife für einzelne Gegenstände, wo der Verkehr grosser Massen in Betracht kommt (Steinkohlen, Coaks, Eisen, Eisenschienen, Holz, Blei, Steine etc.), dann für Gegenstände, die maschinellen Einrichtungen dienen (Locomobile, landwirthschaftliche Locomotiven etc.).

Beim Personentransporte erfolgte die Herabsetzung des Fahrgeldes und die Einführung der vierten Wagenclasse, welche den Arbeitern die Gelegenheit bieten sollte, sich der

Eisenbahnen zur Aufsuchung von Arbeitsstätten in grösserem Umfange zu bedienen; dann die Einführung der Retourbillets, der Rundreise-, Abonnements- und Schülerkarten. Der Versuch, die Versicherung gegen Eisenbahn-Unfälle, die in England und Amerika allgemein geworden ist, auch in Deutschland einzuführen, hatte keinen Erfolg. Der Grund hierfür mag in dem erhöhten Sicherheitsgefühle liegen, das auf die besondere Fürsorge der Unternehmer und der Regierungen für die Ordnung im Betriebe zurückzuführen ist.

Wirkungen der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes.

Der Einfluss, den die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes auf alle Verhältnisse übte, war ein durchgreifender. Nicht zu sprechen von dem raschen Emporblühen einzelner Industriezweige, entwickelten sich ganz neue Unternehmungen. Einen hervorragenden Rang nehmen hierbei die Fabriken und die Maschinenbau-Anstalten ein. Hochöfen und Hütten-Etablissements entstanden; Locomotiv- und Waggonfabriken, Unternehmungen, welche den Eisenbahnbedarf zur Richtschnur für die Erzeugung nahmen, Fabriken für landwirthschaftliche Maschinen wurden in grossem Massstabe angelegt und gingen wegen des nothwendigen grossen Investirungs- und Betriebscapitales zumeist in die Hände von Actien-Gesellschaften über, wenn solche nicht selbst schon ursprünglich an die Ausführung solcher Anlagen geschritten waren.

Den grössten Aufschwung nahm die Kohlenproduction. Ganze Länder verwendeten früher zur Feuerung Holz und im besten Falle Torf, wo solcher vom Boden geboten wurde. Heute ist man allenthalben schon ganz zur Kohlenfeuerung übergegangen. Beim Eisenbahnbaue war man auf die Braunkohle gestossen, welche zwar weniger werthvoll als die Steinkohle ist, gleichwohl aber für viele Zwecke, namentlich als Feuerungsmaterial für Maschinen, vollständig ausreicht.

Das Fuhrwesen, welches in seiner alten Form von den Eisenbahnen vollständig verdrängt worden war, nahm eine andere Gestalt an und hob sich in dieser zu ansehnlicher Höhe. Fast überall, wo Bahnhöfe bestehen, entwickelte sich

das Lohnwagenwesen; selbst dort, wo früher die Beförderung von Personen und Gepäck nicht bekannt war.

Die Speditionsgeschäfte erweiterten sich ebenfalls und besorgten den Dienst für den kaufmännischen Verkehr; heute bestehen für diesen Geschäftsweig bereits wohlsituirte Gesellschaften. Ausserdem wurde einzelnen Unternehmern Gelegenheit zu reichem Verdienste geboten, indem die Zu- und Abfuhr der Kohlen, des Holzes, der Steine und Ziegel etc. für die Privatconsumenten besorgt werden musste.

Eine ganz neue Richtung nahm der Geschäftsgeist durch die Einrichtung der Niederlagen für gewisse Verbrauchsartikel (Kohle, Steine). Solche Niederlagen wurden zuerst in der Nähe der Eisenbahnen, später unter Miethung von Plätzen auf dem Territorium der Eisenbahnen selbst errichtet.

Nicht minder erwähnenswerth ist ein weiterer Industriezweig, der in der Unternehmung von Vergnügungs- und Extrazügen entstand, welche sich bei jenen Kreisen der Gesellschaft, welche zu Reisen über einen sehr geringen Zeitraum und wenig Mittel verfügen und denen ein geschlossenes Reiseprogramm die Selbstaufstellung eines Reiseplanes entbehrlich macht, bald einer grossen Beliebtheit erfreute. (Vergnügungszüge nach Mürzzuschlag, nach Triest und Venedig, nach Salzburg, in das Salzkammergut, nach Prag etc.)

In der Periode des siebenten Jahrzehntes hat sich die Zweckmässigkeit der Eisenbahnen, die Vervollkommnung ihrer Einrichtungen, sowie die Gestalt des Eisenbahnnetzes in früher nicht geahnter Weise bewährt und namentlich auch ihre Verwendbarkeit zu militärischen Zwecken in glänzender Weise gezeigt. Schon im Jahre 1864, als Preussen und Oesterreich gegen Dänemark den Krieg eröffneten, hatten die Einrichtungen die erste Probe zu bestehen. Preussen zog damals aus den Wahrnehmungen sehr grossen Nutzen und sorgte dafür, dass sofort auf den Bahnhöfen grosse Verladerampen für Pferde und Wagen und Kanonen, Feldküchen und Vorrichtungen für Speisung der Truppen eingerichtet und hergestellt wurden.

Der Feldzug vom Jahre 1866 fand die preussischen Bahnen schon voll ausgerüstet. Der gleichen Sorgfalt erfreuten sich die Eisenbahnen Oesterreichs nach 1866; die neueren

Eisenbahn-Unternehmungen erhielten bei den politischen Begehungen und Concessions-Verhandlungen regelmässig eine Reihe von Aufträgen, welche lediglich den militärischen Bedürfnissen entsprechen. Mit dem Fortschritte der modernen Kriegswissenschaft nahmen diese Bedürfnisse immer grösseren Umfang an.

Die zahlreichen Hauptlinien mit den Verbindungen gestatteten im Kriege mit Oesterreich der preussischen, und im deutsch-französischen Kriege der deutschen Heerführung, rasch gewaltige Truppenmassen an verschiedenen Punkten dem Feinde entgegenzustellen, Nachschübe vorzubereiten und die Versorgung mit Munition und Proviant zu sichern. Mit der Schnelligkeit des Aufmarsches und dem Eintreffen der Armeen, wo sie nicht erwartet wurden, war 1866 der Feldzug im Wesentlichen entschieden, und darf das Gleiche wohl auch von dem Kriege, welcher 1870 ausbrach, gesagt werden.

Gesetze und Vorschriften im Eisenbahnwesen. Staatsverträge.

In den Zeitraum von 1860 bis 1870 fällt in Oesterreich die Bestimmung des Wirkungskreises des Handelsministeriums. Nach der Verordnung vom 20. April 1861 besorgt dieses Ministerium: *a)* die Einleitungen und Vorverhandlungen zum Abschlusse von Eisenbahn-Staatsverträgen und die Ueberwachung der Ausführung solcher Verträge; *b)* die Feststellung der Tarife und die Ratificirung von Verträgen mit den Verwaltungen von Eisenbahnen oder anderen Verkehrsanstalten über den Anschluss des Verkehres und die Bedingungen desselben; *c)* die Verhandlungen wegen Ertheilung von Concessionen zum Baue von Privateisenbahnen; *d)* die Handhabung der Eisenbahnbetriebs-Ordnung. — Nachdem in Folge der dem Jahre 1866 nachgefolgten politischen Umgestaltung der österreichischen Monarchie die Länder der ungarischen Krone ihre eigene Verfassung und Verwaltung erhalten hatten, bekam den gleichen Wirkungskreis bezüglich der Eisenbahnen auf ungarischem Gebiete das Ungarische Ministerium für öffent-

liche Arbeiten und Communicationen. — Zwischen den Regierungen Oesterreichs und Ungarns wurde das provisorische Uebereinkommen vom Jahre 1868 geschlossen, auf Grund des § 7 des Gesetzes vom 24. December 1867 (R. G. Bl. Nr. 3, de 1868) und des analogen ungarischen Gesetzartikels XII, § 65, vom Jahre 1867, dann auf Grund des für beide Staatsgebiete gleichlautenden Artikels VIII des Gesetzes vom 24. December 1867. Die wesentlichsten Bestimmungen sind folgende: *a)* das staatliche Hoheitsrecht, die staatliche Oberaufsicht und alle Regierungshandlungen werden ausschliesslich von jener Regierung geübt, in deren Gebiete sich die Eisenbahn befindet, somit auch in Ansehung der Strecken der gemeinsamen Bahnen, bis zur Landesgrenze. Massnahmen, welche die Geldkräfte oder den Credit gemeinsamer Eisenbahnen in höherem Masse in Anspruch nehmen, sind von jedem Fachministerium nur im Einvernehmen mit dem anderen zu treffen. *b)* Bei gemeinsamen Eisenbahnen ist für die Bahnabtheilung in jenem Staatsgebiete, in welchem sich der Sitz der Gesellschaft nicht befindet, auf Verlangen der betreffenden Regierung ein besonderes mit den gehörigen Vollmachten ausgerüstetes Verwaltungsorgan (Betriebs-Direction oder Betriebs-Inspectorat) für den technischen und commerciellen Dienst aufzustellen. *c)* Bei Eintritt des staatlichen Heimfallsrechtes soll das unbewegliche Vermögen der Eisenbahnen dem Staatsgebiete zufallen, in welchem dieses Eigenthum gelegen ist, das bewegliche Vermögen dagegen, wenn es nicht bereits inventarmässig getrennt ist, zwischen beiden Staatsgebieten im Verhältnisse des durchschnittlichen Bruttoertrages pro Meile in den letzten fünf Jahren getheilt werden. *d)* Bei Eisenbahnen, welche unter Ueberschreitung eines Staatsgebietes erbaut werden sollen, ist die Bau- und Betriebsconcession gleichzeitig bei beiden Regierungen anzusuchen, welche in Ansehung der Concessions-Bedingungen, dann eventuell auch wegen der verfassungsmässigen Behandlung, eine Vereinbarung zu treffen haben. Die Concessions-Urkunde wird für jedes Gebiet abgesondert ausgestellt, der Anschlusspunkt auf Grund einer technisch-militärischen Recognoscirung der projectirten Trace von den Fachministerien im Einvernehmen mit den berufenen anderen

Ministerien festgestellt. (Ueber die ertheilten Vorconcessionen machen sich die beiderseitigen Fachministerien Mittheilungen hinsichtlich jener Eisenbahnlinien, welche zur gemeinschaftlichen Landesgrenze oder derselben entlang geführt werden sollen.) *e)* Die Eisenbahnen sollen, soweit es sich im Interesse des gegenseitigen Verkehres als nothwendig herausstellt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden, insbesondere die Eisenbahnbetriebs-Ordnung und das Betriebs-Reglement unverändert beobachtet werden. (Die Nothwendigkeit der Aenderung der Eisenbahnbetriebs-Ordnung wurde zwar anerkannt, allein bis jetzt ist eine solche Aenderung gesetzlich nicht eingetreten.) *f)* Beide Regierungen verpflichten sich, auf die Aufstellung einheitlicher Tarifbestimmungen hinzuwirken und eine möglichste Ermässigung der Personen- und Frachtentarife im Interesse des Handels, der Industrie und Landwirthschaft anzubahnen. *g)* Die Fahrpläne der gemeinsamen Eisenbahnen unterliegen der Genehmigung beider Aufsichtsbehörden; ergibt sich ein Anstand, so haben sich diese Aufsichtsbehörden unter sich und mit der Eisenbahn-Unternehmung ins Einvernehmen zu setzen. Scheitert der Versuch, eine Einigung zu erzielen, so entscheiden die Fachministerien. *h)* Beide Regierungen veranlassen die Bildung eines Eisenbahnverbandes zwischen sämmtlichen Eisenbahn-Unternehmungen beider Staatsgebiete.

In Ergänzung der Bestimmunge nder Eisenbahnbetriebs-Ordnung wurden durch das Gesetz vom 5. März 1869 die leitenden Gesichtspunkte in Bezug auf den Umfang der Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Unfälle auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen aufgestellt.

Das Gesetz stellt in erster Linie den Grundsatz auf, dass stets vermuthet wird, das Ereigniss sei durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen eingetreten, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient, und dass die Unternehmung sich von der Ersatzleistung nur in dem Masse befreien kann, als sie beweist, dass das Ereigniss durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Ver-

schulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Zum Zwecke der Regelung des Verkehres der Eisenbahnen wurde das Eisenbahnbetriebs-Reglement vom 30. Juni 1863 erlassen. Dasselbe behandelt im allgemeinen Theile die allgemeinen Rechte und Pflichten des Eisenbahn-Dienstpersonales, die Berechtigung zur Entscheidung von Streitigkeiten zwischen dem Dienstpersonale und dem Publikum, und die Beschwerdeführung, den Zutritt zu den Bahnanlagen, die Anwendung der Zahlungsmittel und die Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte; und enthält im besonderen Theile in einem ersten Abschnitte die Bestimmungen über die Beförderung der Personen, die Voraussetzungen dieser Beförderung in persönlicher und sachlicher Beziehung; über die Rechte und Pflichten der Passagiere vor Antritt, während und am Ende der Fahrt, im Falle der Verspätung eines Zuges, bei Unterbrechung der Fahrt; dann über die Mitnahme von Handgepäck und anderen näher bezeichneten Gegenständen (Hunde, Flüssigkeiten, feuergefährliche Gegenstände); über die Benützung von ganzen Wagen oder Wagenabtheilungen und Separatzügen; über die Behandlung der gefundenen Gegenstände; über die von den Passagieren zu leistende Entschädigung für Beschädigung der Wagen und der Ausrüstungs-Gegenstände derselben; — ferner in einem zweiten Abschnitte die Anordnungen rücksichtlich der Beförderung von Gütern, Reisegepäck, Fahrzeugen, Leichen und lebenden Thieren in fünf Unterabtheilungen. In jeder der Unterabtheilungen wird besonders von der Aufgabe und Ablieferung, von den Aufnahms-Bedingungen, von der Berechnung der Frachtgebühren, von der Haftpflicht und deren Beschränkung, von der Reclamation gesprochen. In der Abtheilung über die Güterbeförderung finden sich noch specielle Bestimmungen über die Form des Abschlusses des Frachtvertrages, über den Frachtbrief, über Zoll und Steuervorschriften, Berechnung der Fracht- und Nebengebühren, Zahlung der Fracht, Nachnahmen und Provisionen, Lagergeld und Conventionalstrafe, und von den Lieferfristen. In Bezug auf die Lieferfristen für Reisegepäck, Fracht- und Eilgüter, Equipagen und lebende Thiere wurden übrigens noch beson-

dere Vorschriften erlassen. — Ein besonderes Augenmerk wurde seitens der Staatsverwaltung dem Transporte feuergefährlicher Gegenstände zugewendet, namentlich der Beförderung von Mineralölen (Petroleum); den fallweisen Verfügungen folgte eine umfassende Verordnung vom 17. Juni 1865, womit angeordnet wurde, dass der Transport der natürlichen und künstlich erzeugten Mineralöle in Anbetracht der grossen Feuergefährlichkeit nur mit den Güterzügen, und zwar auf den dem letzten Wagen zunächst vorgereihten Wagen erfolgen dürfe, dass die Wagen weder beleuchtet, noch in bedeckten Räumen aufgestellt werden dürfen, dass die Verladung anderer brennbarer oder explodirbarer Gegenstände auf denselben ausgeschlossen ist; ferner, dass die Mineralöle nicht in Magazine und nur an solchen Plätzen ausserhalb derselben aus- und eingeladen oder gelagert werden, wo andere brennbare Stoffe nicht in der Nähe sind; endlich, dass die zur Abgabe eingelangten Mineralöle vom Adressaten ohne Verzögerung bezogen werden müssen. Die sicherheitspolizeilichen Massregeln wurden immer mehr entwickelt, namentlich mit dem raschen Entstehen neuer Sprengmittel, welche theils gar nicht, theils nur bedingt und unter Anwendung besonderer Vorsichten zur Beförderung gelangen können, deren Verfrachtung oft auf ganz bestimmte Zugsgattungen und Züge beschränkt ist.

Für die Sanitäts-Verhältnisse sehr wichtige polizeiliche Verfügungen betrifft das Gesetz vom 29. Juni 1868, betreffend die Hintanhaltung und Unterdrückung der Rinderpest mit der Ausführungs-Verordnung vom 7. August 1868; dieses Gesetz, respective die Verordnung behandelt die Massregeln, welche gegenüber verseuchten Gegenden anderer Länder zu treffen sind, insbesondere die Grenzsperre, die Ein- und Durchfuhr aus anderen Ländern, wo die Rinderpest herrscht, die Beschränkungen und Vorsichten beim Transporte von Schlachtvieh und thierischen Rohproducten, das Verfahren bei vorschriftswidriger Einbringung von Transporten, die Vieh-Contumazen an den Grenzen, die Weiterbeförderung des aus der Contumazanstalt austretenden Viehes, die gesetzliche Behandlung thierischer Rohproducte wie auch die eventuellen Strafbestimmungen.

Zu erwähnen ist noch das Gesetz vom 8. Mai 1869, betreffend die Bemessung, Vorschreibung und Einhebung der Erwerb- und Einkommensteuer von Eisenbahn-Unternehmungen. Nach diesem Gesetze erfolgt die Bemessung der Erwerb- und Einkommensteuer durch die Steuerbehörde, in deren Amtsbereich der statutenmässige Standort der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung gelegen ist. Die Vorschreibung erfolgt in der Weise, dass sie, wenn die Unternehmung sich nur auf das Land beschränkt, wo der statutenmässige Standort der obersten Geschäftsleitung sich befindet, auch nur in diesem Lande vorgenommen wird. Durchzieht die Bahn mehrere Länder, so kommt es bei der Vorschreibung der Steuer darauf an, ob sich die oberste Geschäftsleitung in einem der Länder, welche die Bahn durchläuft, befindet oder nicht. Im ersteren Falle sind 40 Percent der Steuer in diesem Lande zur Vorschreibung zu bringen und entfallen die restlichen 60 Percent auf die übrigen Länder nach Massgabe der Länge der bezüglichen Bahnstrecken. Befindet sich die oberste Geschäftsleitung aber nicht in einem Lande, welches die Bahn durchzieht, so sind in diesem Lande 10 Percent vorzuschreiben, die restlichen 90 Percent aber in den Ländern, welche die Bahn durchzieht, ebenfalls wieder nach Verhältniss der Länge der betreffenden Bahnstrecken. Die Vorschreibung erfolgt in der Gemeinde, wo die Betriebsleitung sich befindet.

Staatsverträge über Eisenbahnangelegenheiten kamen mehrere zu Stande und zwar *A* zwischen Oesterreich und Sachsen: 1. Die Convention vom 1. März 1860, betreffend die Telegraphen-, Polizei-, Post- und zollämtlichen Verhältnisse auf der Zittau-Reichenberger Bahn, und vom gleichen Datum das Regulativ über die zollämtliche Behandlung des Personen- und Waarenverkehres; 2. der Staatsvertrag vom 30. November 1864 über den Anschluss der Voitersreuth-Egerer Eisenbahn an die böhmischen Eisenbahnlinien; 3. der Staatsvertrag vom 29. September 1869 über die Eisenbahn-Anschlüsse bei Weipert, Warnsdorf und Georgswalde. — *B.* Zwischen Oesterreich und Bayern: 1. Der Staatsvertrag vom 17. Juni 1863 über die Eisenbahn-Verbindungen von Hof über Asch nach Eger und von

Eger nach Waldsassen (im Nachhange hierzu wurden die Concessionen für die Eisenbahn von Eger bis zur bayerischen Grenze bei Asch, und für die Eisenbahn von Eger bis zur bayerischen Grenze bei Waldsassen ertheilt); 2. der Staatsvertrag vom 4. Juni 1867 über den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von München über Braunau zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Neumarkt — *C.* Zwischen Oesterreich, Bayern und der Schweiz: die Staatsverträge vom 5. August 1865 und vom 27. August 1870 über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen und nach Feldkirch. — *D.* Zwischen Oesterreich und Preussen, deren wir bereits erwähnt haben. — *E.* Zwischen Oesterreich und Italien wurde zunächst kein besonderer Staatsvertrag bezüglich der Eisenbahnen geschlossen; die Eisenbahnfragen fanden in den Art. X—XIII des Wiener Friedenstractates vom 3. October 1866 ihren Platz; ferner werden in Bezug auf die Eisenbahnen in den Art. XXIII und XXIV des Handels- und Schifffahrtsvertrages vom 23. April 1867 zwei Uebereinkommen genannt, welche Beilagen dieses Vertrages bilden; dieselben enthalten ausführliche Bestimmungen, welche sich auf den Eisenbahnverkehr auf den Anschlusspunkten an der österreichisch-italienischen Grenze und die Errichtung zusammengelegter Zoll- und Polizeiämter auf den internationalen Wechselstationen und auf die Zollabfertigung des Verkehres auf den österreichischen mit italienischen Verbindungen beziehen. — *F.* Zwischen Oesterreich und Russland wurde wegen der Verbindung der Kiew-Odessaer Bahn mit der Galizischen Karl Ludwig-Bahn bei Woloczyska ein Vertrag am 18. Mai 1869 geschlossen.

In Deutschland war nach dem Jahre 1866 der Norddeutsche Bund entstanden. In seinen Institutionen wurde zu manchen Einrichtungen, wie sie heute bestehen, der Grund gelegt; durch den Reichsrath sind wichtige Gesetze geschaffen worden, die von entscheidender Bedeutung wurden. In der Verfassung des Norddeutschen Bundes vom Jahre 1866 war mit einem Abschnitte über das Eisenbahnwesen der Versuch gemacht worden, die Eisenbahnen in einigen Beziehungen einheitlich zu gestalten und so für die Zukunft ein gemeinsames Zusammenwirken der Bundesstaaten anzubahnen. Auch dachte man daran, diese

Idee weiter auszubilden und zu verfolgen, wenn der Bund der süddeutschen Staaten zu Stande käme. Im Postwesen waren grosse Veränderungen vorgegangen, welche nicht ohne Einfluss auf das Eisenbahnwesen blieben. Immer mehr entledigte sich die Postverwaltung ihrer Vorrechte, die der Benützung der Eisenbahnen zu Gute kamen. Die Eisenbahnen übernahmen dann die Transporte nicht mehr als übertragene Vorrechte, sondern als Verkehrserweiterungen und konnten durch die vorhandenen Mittel weit eher einen Gewinn daraus erzielen. Das Gesetz vom 2. November 1867 beschränkte im § 2 den Postzwang innerhalb des Norddeutschen Bundes auf die Beförderung aller versiegelten, zugenähten oder sonst geschlossenen Briefe, aller Zeitungen politischen Inhaltes. Da somit die Beförderung von baarem Gelde, Papiergelde und geldwerthen Papieren gestattet wurde, entstanden bald besondere Tarife, nach denen diese Gegenstände als Eilgut berechnet werden sollten (die ersten Sendungen von baarem Gelde auf Eisenbahnen waren bereits vor dem Gesetze erfolgt, als nach dem Kriege von 1866 die Kriegsentschädigungs-Gelder von Oesterreich und den süddeutschen Staaten zur Beförderung gelangten). Unter den übrigen zwischen 1867 und 1870 erlassenen neuen Gesetzen berührt das neue Mass- und Gewichtssystem das Eisenbahnwesen in mehreren Beziehungen. Die Massbeziehungen beim Eisenbahnbaue, die Tarife, die Einheitssätze für das Gewicht etc. wurden hierdurch modificirt.

Das neue Handelsgesetz gab in Oesterreich und Deutschland den Eisenbahn-Gesellschaften das Gepräge von Handelsgesellschaften und regelte den Verkehr mit der Handelswelt.

Von speciellem Interesse für die Entwickelung des preussischen Eisenbahnwesens war die Aufhebung des Garantiefondes bei denjenigen Bahnen, welchen Zinsgarantie des Staates bekanntlich gewährt worden war und den der Staat aus Dividenden- und Superdividenden-Antheilen gebildet hatte. Der Fond hatte eine sehr grosse Höhe erreicht und wurde im Jahre 1869 unter allseitigem Einverständnisse aufgelöst. Der Staat erhielt das freie Dispositionsrecht gegen Uebernahme der Verpflichtung, erforderlichen Falles die garantirten Zahlungen aus Staatsmitteln zu leisten.

Fünfte Periode 1870 bis 1884.

A. Deutschland.

Politische Einigung. Unificirung des Eisenbahnwesens. Reichseisenbahnamt. Gesetze.

Den entscheidendsten Einfluss auf die Gestaltung des Eisenbahnwesens in Deutschland nahmen die Ereignisse der Jahre 1870—71. Ganz Deutschland stand wie ein Mann auf, um seinem Erbfeinde in den Weg zu treten. Nach der Niederwerfung Frankreichs erstand als schönster Gewinn aus dem vergossenen Blute das deutsche Reich. Die Verfassung des deutschen Reiches vom 16. April 1871 machte alle Einrichtungen zu gemeinschaftlichen. Die Angelegenheiten des Bürgerrechtes, die Zoll- und Handelsgesetze, das Mass- und Gewichtssystem, die Vertretung im Auslande, Post- und Telegraphen-Angelegenheiten, Straf-, Handels- und Wechselrecht, Militärwesen und Kriegsmarine unterliegen der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reiches; ebenso das Eisenbahnwesen, in Ansehen dessen nur für Bayern einzelne Einschränkungen zugestanden wurden. Der Abschnitt VII über das Eisenbahnwesen enthält in Art. 41 die Bestimmung, dass Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehres für nothwendig erachtet werden, kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Willen und Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des Reiches angelegt, oder an Privatunternehmer zur Ausführung concessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden können. Jede bestehende Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluss neu angelegter Bahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen. Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisen-

bahnunternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlage von Parallel- und Concurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hierdurch aufgehoben. Ein solches Recht kann auch in den künftig zu ertheilenden Concessionen nicht weiter verliehen werden. — Art. 42 verpflichtet die Bundesregierungen, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehres wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behufe auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen. Im Art. 43 wurde demgemäss auch vorgeschrieben, mit thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen zu treffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements einzuführen. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniss es erheischt. Nach Art. 44 sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehres nöthigen Güterzüge einzuführen, auch directe Expeditionen im Personen- und Güterverkehre, unter Gestattung des Ueberganges der Transportmittel von einer Bahn zur anderen, gegen die übliche Vergütung einzurichten. Art. 45 unterstellt dem Reiche die Controle über das Tarifwesen. Hierbei wird die Einführung einheitlicher Betriebsreglements in Aussicht genommen und betont, dass es Sorge des Reiches sein werde, auf die möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife, und insbesondere darauf hinzuwirken, dass bei grösseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Coaks, Holz, Eisen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnisse der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermässigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde. Art. 46 verpflichtet die Eisenbahnverwaltungen bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsen-

früchten und Kartoffeln, zeitweise einen dem Bedürfnisse entsprechenden von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesrathsausschusses festzustellenden, niedrigen Specialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohproducte geltenden Satz herabgehen darf. Im Art. 47 wird bestimmt, dass den Anforderungen der Behörden des Reiches in Betreff der Benützung der Eisenbahnen zum Zwecke der Vertheidigung Deutschlands sämmtliche Eisenbahnverwaltungen unweigerlich Folge zu leisten haben.

Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermässigten Sätzen zu befördern.

Der Versuch, ein Reichseisenbahngesetz zu erlassen, ist bis jetzt an dem Widerstande der Regierungen der einzelnen Bundesstaaten gescheitert. Das Gesetz, welches über das Stadium eines Entwurfes hinaus bis jetzt nicht gediehen ist, ist sehr sinnreich erdacht und umfasst die Bestimmungen über Anlegung von Eisenbahnen im Allgemeinen, über die baulichen Einrichtungen derselben und die Beschaffenheit der Betriebsmittel, über die Verwaltung der Eisenbahnen und über den Betrieb derselben, über die Leistungen der Eisenbahnen an das Reich und über die Beaufsichtigung der Bahnen durch das Reich. Allen Bestimmungen liegt der Gedanke zu Grunde, dass das Eisenbahnnetz Deutschlands ein zusammengehöriges Ganzes bildet und dass das Reich die Fäden des Eisenbahnwesens in der Hand zu behalten habe. Diesem Grundsatze entspricht die Bestimmung des Entwurfes, dass die Entscheidung über die Anlegung von Eisenbahnen unter der Mitwirkung der Bundesregierungen dem Reiche zustehen soll, welches allerdings die Zustimmung zur Anlage von Eisenbahnen nur aus Rücksichten gegen die Vertheidigung Deutschlands versagen könnte; dass die Ertheilung einer Concession auch durch den Kaiser erfolgen könne, wenn eine Bundesregierung die Concession ablehnen würde; dass die Entscheidung des Bundesrathes nach Anhörung der Reichseisenbahnbehörde einzuholen wäre, wenn das Reichskanzleramt die Ausführung einer Eisenbahn als unzulässig erachtete und die Meinungsdifferenz über die erhobenen Bedenken nicht erledigt werden könnte; dass die Aufsicht über die Eisenbahnen

durch die Reichsbehörde zu üben sei, welche bis zur Suspension der Beamten und Concessions-Einziehung bei Belassung einer unzulässig erklärten Leitung gehen sollte, und im letzteren Falle die Folge hätte, dass die Eisenbahn mit allem Zugehör auf Rechnung des Unternehmers bis zu deren Versteigerung vom Reiche verwaltet werden würde.

Zu Stande dagegen kam das Gesetz, betreffend die Errichtung eines deutschen Reichseisenbahnamtes, vom 27. Juni 1873. Das Reichseisenbahnamt ist nach diesem Gesetze eine ständige Centralbehörde, welche nach § 4: 1. das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen; 2. für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmässigen Vorschriften Sorge zu tragen; 3. auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen zu Tage tretenden Mängel und Missstände hinzuwirken hat; 4. berechtigt ist, über alle Einrichtungen und Massregeln von den Eisenbahnverwaltungen Auskunft zu fordern, oder nach eigenem Ermessen selbst Erhebungen zu pflegen und dann das Erforderliche zu veranlassen. Dem Reichseisenbahnamte stehen 5. nach § 5 in Bezug auf die Privatbahnen dieselben Befugnisse zu, welche die Aufsichtsbehörden der Bundesstaaten über die auf ihren Territorien gelegenen Eisenbahnen sonst üben, und haben die Letzteren die Verpflichtung, im Falle der Anordnung von Zwangsmassregeln seitens des Reichseisenbahnamtes den an sie ergehenden Requisitionen zu entsprechen. Handelt es sich um die Anhaltung der Staatseisenbahn-Verwaltungen zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen, so geschieht dies im verfassungsmässigen Wege. Die Reichseisenbahnen unterliegen in Ansehung des Vollzugsrechtes der Gewalt des Reichskanzlers. — Das Reichseisenbahnamt, bestehend aus einem Vorsitzenden und einer Anzahl von Räthen, hat seinen Sitz in Berlin. Nach Erforderniss können Reichseisenbahncommissäre bestellt werden. — Gegen eine von dem Reichseisenbahnamte verfügte Massregel kann, wenn dieselbe als in den Gesetzen und rechtsgiltigen Vorschriften nicht begründet erachtet wird, eine Gegenvorstellung erhoben werden. Zur Entscheidung hierüber ist das durch Zuziehung von

richterlichen Beamten zu verstärkende Reichseisenbahnamt berufen. Das Regulativ zur Ordnung des Geschäftsganges des verstärkten Reichseisenbahnamtes wurde am 5. Jänner 1874 erlassen und dieses umgeändert unterm 13. März 1876. Hiernach ist die Beschwerde an den Reichskanzler zu richten, welcher dieselbe dem verstärkten Reichseisenbahnamte überreicht. Dieses besteht aus dem Präsidenten oder seinem Stellvertreter als Vorsitzenden,[1] zwei Räthen des Reichseisenbahnamtes und den richterlichen Beamten, welch Letzteren drei Stellvertreter beizugeben sind. Die Erledigung erfolgt auf Grund collegialer Berathung und Schlussfassung. Für die Verhandlung hat der Präsident zwei Berichterstatter zu bestellen, wovon einer ein richterlicher Beamter sein muss. Zur Beschlussfähigkeit ist die Anwesenheit aller Mitglieder des verstärkten Reichseisenbahnamtes oder ihrer respectiven Stellvertreter nöthig (Sechser-Collegium). Der Vorsitzende leitet die Verhandlungen und Berathungen in den Sitzungen, stellt die Fragen und sammelt die Stimmen. Das Collegium entscheidet mit Stimmenmehrheit; bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Präsidenten ausschlaggebend. Ergibt sich bei der Prüfung der Gegenvorstellung, dass zur Klarstellung des Sachverhaltes noch besondere Erhebungen erforderlich sind, so können dieselben vor der collegialen Verhandlung vom Präsidenten angeordnet werden.

Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung wurde für die Eisenbahnen Deutschlands ein Bahnpolizei-Reglement vom 4. Jänner 1875 erlassen. Dasselbe enthält in sieben Abschnitten in sehr detaillirter Weise Bestimmungen 1. über den Zustand, die Unterhaltung und Bewachung der Bahn; 2. über die Einrichtung und den Zustand der Betriebsmittel und die Revision derselben; 3. über die Einrichtungen und Massregeln für die Handhabung des Betriebes; 4. über das Verhalten des Eisenbahnreisenden und des sonstigen Publikums innerhalb des Bahngebietes und beim Transporte, das Betreten und Ueberschreiten der Bahn, das Hinüberschaffen von Ackergeräthen, Stämmen und schweren Gegenständen über die Bahn; 5. über die Bahnpolizei-Beamten; 6. über die Beaufsichtigung der Bahn durch die obersten Organe derselben und die Aufsichtsbehörden.

Auf Grund derselben Artikel der Reichsverfassung und des Bahnpolizei-Reglements wurden unterm 12. Juni 1878 die Bestimmungen über die Befähigung der Bahnpolizei-Beamten und Locomotivführer erlassen.

Weiterhin wurden erlassen am 12. Juni 1878 die Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands, dann die Signalordnung. Vom selben Datum ist die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. — Das im Jahre 1870 für den Norddeutschen Bund am 10. Juni erlassene Betriebs-Reglement wurde mit den Nachträgen und entsprechenden Abänderungen für das deutsche Reich ausgedehnt, mit dem Datum vom 11. Mai 1874. — Ein sehr wichtiges Gesetz ist das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1873, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen. Auch nach diesem Gesetze haftet der Betriebs-Unternehmer, wenn beim Betriebe der Bahn ein Mensch getödtet oder verletzt wird, für den dadurch entstandenen Schaden, soferne er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

Für Preussen speciell wurde am 11. Juni 1874 ein Gesetz über die Enteignung des Grundeigenthums erlassen, welches ein allgemeines Gesetz ist und nicht blos für Eisenbahnen gilt. Das in diesem Gesetze vorgezeichnete Verfahren ist ein ziemlich schwerfälliges; an eine Reihe von mitunter sehr langen Fristen völlig bindend, erschwert es den Bau ungemein, wenngleich nach dem Gesetze Ausnahmen von dem regelmässigen Verfahren zulässig sind, die selbstredend in erster Linie dort eintreten werden, wo — wie bei der Herstellung der Eisenbahnen — ein rascheres Tempo ein Gebot der Nothwendigkeit ist.

Verwaltung der Eisenbahnen, Staatsbahnen, Privatbahnen. Aufsichtsbehörden.

Am 24. November 1879 wurden die Organisations-Bestimmungen für die Verwaltung der Staatseisenbahnen und

der vom Staate verwalteten Privatbahnen in Preussen erlassen; es bleibt jedoch dem Minister vorbehalten, bezüglich der vom Staate für eigene oder fremde Rechnung verwalteten Privateisenbahnen Abweichungen von den Bestimmungen dem Bedürfniss entsprechend zu gestatten.

A. Die Verwaltung der im Baue oder Betriebe befindlichen Staatsbahnen und vom Staate verwalteten Privatbahnen erfolgt unter der Oberleitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten: 1. durch die königlichen Eisenbahn-Directionen, 2. durch die königlichen Eisenbahn-Betriebsämter, 3. durch die königlichen Eisenbahn-Baucommissionen.

Der Minister entscheidet endgiltig über alle solche Beschwerden, welche gegen die Verfügungen und Beschlüsse der königlichen Eisenbahn-Directionen erhoben werden. Hat die königliche Eisenbahn-Direction gegen einen Beamten im Beschwerdewege entschieden, so ist eine Berufung an den Minister nicht zulässig. Vorbehalten ist dem Minister 1. bezüglich der Bauverwaltung: *a)* die Genehmigung der generellen und der speciellen Vorarbeiten, sowie des Dispositionsplanes für die Bauausführung; *b)* die Feststellung der Specialbauwerke und Anschläge; *c)* die Eröffnung des Betriebes auf fertig gestellten Bahnstrecken, welche zur Beförderung von Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmt sind; *d)* die Genehmigung der Normalsätze für die Besoldung der beim Baue beschäftigten Beamten, sowie die Gewährung von Remunerationen und über 300 Mark betragenden Unterstützungen aus den in den Bauanschlägen hiefür vorgesehenen Fonds; *e)* hinsichtlich der Beschaffung von Oberbaumaterialien und Betriebsmitteln die Ermächtigung zum Abschluss freihändiger Lieferungsverträge, deren Gegenstand den Werth von 50.000 Mark übersteigt, sowie zur Zuschlagsertheilung in öffentlichen Submissionen bei Objecten von mehr als 150.000 Mark. — 2. Bezüglich der Betriebsverwaltung: *a)* die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes und Aenderung desselben für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung; *b)* die Feststellung und Abänderung des Fahrplanes der zur Personen- und Postbeförderung bestimmten Züge bei Beginn der Winter- und Sommerperiode, sowie die Genehmigung der in der Zwischenzeit beabsichtigten Aende-

rungen, wenn dadurch die Zahl und Gattung der Züge berührt wird, oder wenn eine Einigung der betheiligten Bahnverwaltungen und Postbehörden nicht erzielt worden ist; die Feststellung und Aenderung der Local- und Verbandstarife, die Genehmigung wichtiger Aenderungen in der Construction der Fahrbetriebsmittel und der mechanischen Einrichtungen, die Aenderung der Instructionen und Reglements, sowie die Feststellung und Aenderung der Dienstinstructionen für die Beamten, die Ernennung, Anstellung und Versetzung der Vorsitzenden und der Mitglieder der königlichen Eisenbahn-Directionen sowie der Vorstände und ständigen Hilfsarbeiter der Eisenbahn-Betriebsämter und Eisenbahn-Baucommissionen, dann der höheren Eisenbahnbeamten überhaupt.

Dem Minister steht zu seiner Information und geschäftlichen Unterstützung in Eisenbahn-Verkehrsfragen ein ständiger Landes-Eisenbahnrath zur Seite, ausserdem bleibt es ihm vorbehalten, wenn es ihm nöthig erscheint, Special-Sachverständige bei den Berathungen des Eisenbahnrathes zur Auskunftsertheilung zuzuziehen. Der Eisenbahnrath besteht aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, welche vom Könige ernannt werden, und vierzig Mitgliedern nebst ebensoviel Stellvertretern. Hievon werden zehn von den Ministerien ernannt, die übrigen aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie oder des Handelsstandes innerhalb der hiezu berufenen Provinzen, Regierungsbezirke und Städte gewählt. Die Functionsdauer der einzelnen Functionäre ist mit drei Jahren festgesetzt. Dem Landes-Eisenbahnrathe sind zur Aeusserung vorzulegen: 1. die dem Budget beizufügende Uebersicht der Verwaltungs-Transportgebühren für Personen und Güter; 2. die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification; 3. die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahmen und Differenzialtarifen; 4. die Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen. Ueberdies steht es einerseits dem Minister frei, das Gutachten des Eisenbahnrathes in anderen wichtigen, das öffentliche Verkehrswesen berührenden Fragen einzuholen; und gehört es andererseits zu den Rechten des Eisenbahnrathes, in solchen Angelegenheiten selbstständige

Anträge zu erstatten und Auskünfte vom Minister zu verlangen. Der Eisenbahnrath ist nach Bedürfniss mindestens zweimal im Jahre nach Berlin einzuberufen. Bei Gefahr am Verzuge kann der Minister Verfügungen treffen, diese müssen aber einem ständigen, aus fünf Mitgliedern bestehenden Ausschusse des Eisenbahnrathes und diesem nach seinem Zusammentritte mitgetheilt werden.

Die königlichen Eisenbahn-Directionen stehen unmittelbar unter dem Ministerium, haben die Oberleitung der Verwaltung der in ihrem Bezirke befindlichen Eisenbahnen, entscheiden über Beschwerden, welche über Verfügungen und Anordnungen der königlichen Eisenbahn-Betriebsämter und Eisenbahn-Baucommissionen erhoben werden, schliessen innerhalb ihres Wirkungskreises Verträge und Vergleiche, führen Processe, erwerben für die Verwaltung Rechte und übernehmen Verpflichtungen, haben die obere Leitung des Betriebsdienstes der über den Bezirk transitirenden Züge, die Entscheidung über erhobene Beschwerden und Entschädigungs-Ansprüche aus dem Personen- und Güterverkehre, welche sich auf die Auslegung und Anwendung der Tarife beziehen, die Beschaffung des Jahresbedarfes an Bahnbetriebs- und Werkstätten-Materialien, die Beschaffung der Betriebsmittel, die Aufstellung von Projecten, welche besonders die Normalconstructionen für die vorkommenden Bauobjecte, die Geleisanlagen und Neubauten betreffen. Zur beiräthlichen Mitwirkung in Eisenbahn-Verkehrsfragen steht einer oder nach Umständen mehreren Directionen ein Bezirks-Eisenbahnrath zur Seite. Die Zusammensetzung erfolgt aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft. Die Functionsdauer beträgt drei Jahre, die Thätigkeit und der Vorgang bei den Verhandlungen ist analog den Einrichtungen beim Landes-Eisenbahnrathe.

Die königlichen Eisenbahn-Betriebsämter unterstehen den Directionen. Ihnen obliegt die Erledigung der Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung, welche nicht speciell der Direction oder dem Minister vorbehalten sind, und die Vollziehung der Aufträge der Directionen nach einer bestimmten Geschäftsordnung. — Es bestehen 11 Directionen mit 64 Betriebsämtern.

Die königlichen Eisenbahn-Baucommissionen unterstehen derjenigen Direction, in deren Amtsbezirk die neuen Bahnen gebaut werden; die Besetzung der Baucommissionen erfolgt fallweise durch den Minister; ebenso wird der Wirkungskreis mittelst Geschäftsordnung vom Minister bestimmt.

Die Anstellung der Beamten im Staatseisenbahn-Dienste erfolgt entweder durch Verleihung einer Stelle oder mit Dienstvertrag; im ersteren Falle fest auf Lebenszeit oder auf Kündigung. Der Anstellung auf Lebenszeit muss eine fünfjährige dienstliche Stellung vorangehen, die Anstellung auf Kündigung setzt eine einjährige Probezeit voraus. — Die Aufnahme mittels Dienstvertrages erfolgt nach sechsmonatlicher Probeleistung. Dieses Dienstverhältniss ist vorgesehen bei den Bahnwärtern, Weichenstellern, Portiers und Perrondienern, Nachtwächtern, Cassen- und Bureaudienern, Billetdruckern, Magazinsaufsehern, Brücken-, Maschinen- und Krahnwärtern, Krahnmeistern, Kohlenmessern, Matrosen und Trajectaufsehern, Schmierern, Bremsern und Heizern.

Die ernannten Beamten haben alle Rechte und Pflichten der unmittelbaren Staatsbeamten. Sie haben Anspruch auf ein festes Diensteinkommen nebst Wohnungsgeld-Zuschuss, auf Diäten und Reisegelder bei Dienstreisen, auf die normalmässige Pension; ihre Witwen und Waisen haben Anspruch auf das Witwen- und Waisengeld. — Bei den auf Kündigung angestellten Beamten werden die Dienstverhältnisse im Allgemeinen durch den Dienstvertrag geregelt. — Hat der Staat die Leitung eines Privatunternehmens für Rechnung der Actionäre übernommen, so erhalten die Angestellten nur insoferne Beamteneigenschaft, als sie in den Staatsdienst übernommen werden.

B. Für die Verwaltung der Privateisenbahnen sind die Vorschriften massgebend, welche in den Concessions-Urkunden und Statuten enthalten sind, nach den bereits besprochenen Grundsätzen.

Die Aufsichtsbehörden sind: das Reichseisenbahnamt, das Ministerium für öffentliche Arbeiten; und bezüglich der Privatbahnen noch die Eisenbahn-Commissariate.

Ausbau des Eisenbahnnetzes. Verstaatlichung.

Neben dieser gewaltigen Thätigkeit auf dem Gebiete der Gesetzgebung entwickelte ganz Deutschland sein Eisenbahnsystem geräuschlos in zweifacher Richtung. Einerseits wurden Programme für den Ausbau der Netze der verschiedenen Staaten aufgestellt und durchgeführt, wobei die militärische Einheit der deutschen Länder den Grundgedanken bildete; dieselben sind nahezu verwirklicht; andererseits wurde das Staatsbahnsystem mit aller Consequenz verfolgt und die Erwerbung der Privatbahnen fortgesetzt. Bayern und Preussen haben auf diesem Gebiete höchst thätig gewirkt.

B. Oesterreich-Ungarn.

Neue Linien. Die Krise vom Jahre 1873 und ihre Folgen.

Während nun in Deutschland die Eisenbahn-Verhältnisse einer fortschreitenden Consolidirung entgegengingen, sehen wir in Oesterreich zu Anfang der Siebziger Jahre gerade das Gegentheil. Die Art, wie da das Eisenbahnwesen aufgefasst wurde, bereitete eine Katastrophe vor, welche in ihren Wirkungen noch heute empfunden wird. Es regnete — wie man sich ausdrückte — Concessionen. Allein nicht das Bedürfniss nach den Bahnen, kein volkswirthschaftlich begründeter Zweck war das Motiv für die Concessionswerber, sondern das Bestreben, im Syndikate und durch den Pauschalvertrag mit dem Bauunternehmer mühelos Reichthümer zu sammeln. Bis zum Jahre 1873 gelangten zur Concessionirung, 1870: die Eisenbahn Pilsen—Priesen (Komotau) 21. April; die Prag-Duxer Eisenbahn 25. Juni; die Bielathalbahn 25. Juni (1872 an die Aussig-Teplitzer Bahn übertragen); die Ungarische Westbahn (Graz—St. Gotthardt) 2. Februar; das Ergänzungsnetz der Oesterreichischen Nordwestbahn 25. Juni; die Lundenburg-Grussbacher Bahn 4. September; die Dniester-Bahn (Chyrow—Stryj mit dem Flügel nach Borislaw) 5. September; die Linie Hetzen-

dorf—Donaulände der Kaiserin Elisabeth-Bahn 24. Juni; — 1871: die Strecken von Lieboch nach Wies und Stainz der Graz-Köflacher-Bahn 8. September; die Linien Hieflau—Eisenerz und Villach—Tarvis der Kronprinz Rudolf-Bahn 23. Juni und 25. November; die Linie Sternberg über Mährisch-Schönberg an die Linie Wildenschwert—Mittelwalde 11. September; die Strecke Komotau—Brunnersdorf der Buschtěhrader Eisenbahn 4. August; die Linie Rumburg—Schluckenau und gegen Bautzen (Böhmische Nordbahn) 9. September; die Erzherzog Albrecht-Bahn 22. October; die Linie Ossegg—Komotau der Dux-Bodenbacher Bahn; — 1872: die Strecke Chotzen—Neusorge der Staatseisenbahn-Gesellschaft 14. September; die Linie Reichenberg—Seidenberg und Eisenbrod—Tannwald der Südnorddeutschen Verbindungsbahn 31. März; die Linie Troppau—Wlarapass der Mährisch-Schlesischen Centralbahn 6. October; die Linie Krima—Reitzenhain der Buschtěhrader Bahn 12. November; die Linie Brüx—Mulde der Prag-Duxer Bahn 4. September; die Eisenbahn Zellerndorf—Laa—Neusiedl 14. August; die Braunau-Strasswalchener Bahn 4. Mai; die Linie Wien—Blumau 4. Juni; die Wien-Pottendorfer Bahn 10. September; die Bozen-Meraner Bahn 14. September; die Linie Liebenau—Kuschwarda 8. October; die Zahnradbahnen auf den Kahlenberg und auf den Schafberg 10. August; die Linie Pilsen—Klattau—Eisenstein und Mlatz—Johann Georgenstadt 13. November; die Salzburg-Tiroler Linie der Kaiserin Elisabeth-Bahn 10. November; — 1873: die Linie Altheim—Schärding 7. Jänner und die Linie Falkenau—Grasslitz (Buschtěhrader Eisenbahn) 30. October. Ausserdem wurde eine ziemliche Reihe von Eisenbahnen gesetzlich sichergestellt unter Zuwendung von staatlichen Begünstigungen (Steuer- und Gebührenfreiheit), von welchen keine einzige zur Ausführung gelangte.

Die Gründer, welche das Gebiet der Eisenbahn-Unternehmungen zum Objecte ihrer Speculation gemacht hatten, waren mit der wirthschaftlichen Krise des Mai 1873 um ihre Hoffnungen gebracht; die Banken, die das Baugeschäft betrieben, sahen sich ausser Stande, das Geschäft nach dieser Richtung weiter zu betreiben, und eine allgemeine Panique räumte der

bisherigen Gewinnsicherheit den Platz. Die Zahlungs- und Baueinstellungen wegen Mangels eines Fondes kamen an die Tagesordnung; und selbst grössere Eisenbahn-Unternehmungen sahen sich ausser Stande, die concedirten Bahnbauten ohne staatliche Unterstützung zur Ausführung zu bringen. Der Staat leistete Hilfe in der selbstlosesten Weise, ohne sich jenen Einfluss zu sichern, den man in Deutschland consequent mit soviel Nachdruck vorzubehalten wusste. Zu diesem Zwecke bestimmte Art. 2 des Gesetzes vom 13. December 1873, dass ein Theilbetrag des 80 Millionen-Anlehens zur Förderung des Eisenbahnbaues verwendet werden solle (für die Zuwendung einer bestimmten Summe war noch die Erlassung von Specialgesetzen erforderlich).

Trotzdem gelang es bis zum Jahre 1878 nicht, der Folgen der Krise Herr zu werden. Einzelne Concessionen mussten als erloschen erklärt, bestehende Bahnen vom Staate übernommen werden. Neue Concessionen wurden bis zum Ende der Siebziger Jahre nur für die Niederösterreichischen Südwestbahnen 3. November 1874, die Salzkammergutlinie der Kronprinz Rudolf-Bahn 27. Mai 1875, die Strecke Bielitz—Saybusch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 30. Mai 1876; die Localbahn Ellbogen—Neusattel (erste Secundärbahn) 25. Jänner 1877 ertheilt.

Uebrigens hatte das Treiben der Gründer noch vor 1873 die Aufmerksamkeit der Regierung erregt, und suchte man dem Uebel beizukommen. Die Sequestration der Lemberg-Czernowitz-Jassy - Eisenbahn-Gesellschaft verdankte eigentlich diesem Umstande ihre Einleitung und Durchführung (7. October 1872); eine zweite Bahn blieb durch einen Zufall von der gleichen Massregel verschont.

Wiederaufnahme des Staatseisenbahn-Baues und Betriebes.

Die Unlust der Geschäftskreise, sich an Eisenbahn-Unternehmungen zu betheiligen, wuchs immer mehr; Bahnen, welche der Staat unter günstigen Bedingungen nach erfolgter Offerirung concessioniren wollte, fanden keine Abnehmer. Zudem hatte die wirthschaftliche Krise eine ungeheure Verarmung

und eine seltene Nothlage namentlich in der Classe der Arbeiter hervorgerufen, so dass der Staat sich bemüssigt sah, selbstthätig einzugreifen. Dieser Nothlage entstammt nun die wiedererstandene Idee des Staatsbahnbaues.

Die Linien Tarnow—Leluchow, Divazza—Pola mit einer Abzweigung nach Rovigno, welche gesetzlich am 22. April und 30. April 1873 sichergestellt worden waren, fanden keinen Concessionswerber, und man entschloss sich daher, dieselben auf Staatskosten herzustellen, um der arbeitlosen Bevölkerung Arbeit, der darniederliegenden Industrie Verdienst zu schaffen.

Bezüglich der Dalmatiner Bahn wurde ein Gesetz vom 30. April 1873 erlassen, welches trotz der Abneigung gegen die neuerliche Schaffung eines Garantieverhältnisses dem Concessionär eine Zinsengarantie in Aussicht stellte, weil man sich der Schwierigkeit bewusst war, mit der eine Eisenbahn-Unternehmung in jenem Lande zu kämpfen haben würde. Die Voraussetzung, dass sich unter diesen Verhältnissen ein Unternehmer finden werde, die Bahn zu übernehmen, erwies sich als gänzlich unrichtig, und es wurde daher mit dem weiteren Gesetze vom 16. Mai 1874 der Bau auf Staatskosten beschlossen.

Nicht minder nothwendig wurde der Bau auf Staatskosten hinsichtich der Linie Rakonitz—Protivin, einer Theilstrecke der von Liebenau nach Kuschwarda projectirten Bahn; ihrer Wichtigkeit und des Nothstandes wegen wurde mit dem Gesetze vom 16. Mai 1874 die sofortige Inangriffnahme des Baues auf Staatskosten angeordnet.

Die Erfahrungen, die der Staat machte, erwiesen sich der Idee des Staatsbaues ziemlich günstig, namentlich in ökonomischer Beziehung; er sah sich daher veranlasst, einerseits das Bedürfniss nach Bahnverbindungen, andererseits die immer grössere Kreise ziehende Noth der Bevölkerung mit einander in Verbindung zu bringen und auf dem betretenen Wege fortzuschreiten.

Mit dem Gesetze vom 11. März 1876 wurde der Bau einer dem regulirten Donauufer entlang führenden Eisenbahn (Donauuferbahn), mit Gesetz vom 12. März 1876 der Linien Mürzzuschlag—Neuberg, Erbersdorf—Würbenthal, Unterdrauburg—Wolfsberg (ein Theil der nicht zur Verwirklichung gelangten Bahn

[illegible] ...moritz und [illegible] März 1870 [illegible] Bahnen [illegible] ...gleiche- [illegible] Vor- [illegible] anderer

[illegible] Trans- [illegible] Bahnlinien [illegible] jeder [illegible] die [illegible] Transversalbahn. [illegible] Transversal- [illegible] der [illegible] Tissa... [illegible] einzelne- [illegible] ...bahnen [illegible] dieser Linien [illegible] vom [illegible] Jänner 1880, [illegible] Transversalbahn [illegible] De- [illegible] 1881 [illegible] Jänner 1882 [illegible] für die [illegible] Transversalbahn vom 25. December 1883 [illegible] Linie [illegible] Gesetz vom [illegible] 1884 [illegible] zur Her- [illegible] Linie [illegible] der [illegible] Gesetz vom [illegible] 1888 [illegible]

[Au]sser den Eisenbahn-Unternehmungen, welche bereits [illegible] vor dem Baue [illegible] im Baue stecken geblieben waren, [illegible] aber auch [illegible] im Betriebe stehende Bahnen die [illegible] Krise und ihre Folgen. Eine Reihe von Bahnen [illegible] notleidend, die [illegible]projecte jagten einander. [illegible] heute sind noch nicht alle Unternehmungen im Stande, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Bei einzelnen war die Lage so ernst geworden, dass — um weiteren Erschütterungen des Geldmarktes vorzubeugen — der Staat sich entschliessen musste, die Bahnen selbst zu übernehmen, oder anderen grösseren Gesellschaften zu über-

geben. Zu den Bahnen der ersteren Gattung gehört die Dniester-Bahn (Kaufvertrag vom 29. April); die Linie Braunau—Strasswalchen (Sequestration 1. October 1875, Kaufvertrag 19. Mai 1877); die Niederösterreichischen Südwestbahnen. Zu den Bahnen der zweiten Gattung gehört die Lundenburg-Grussbach-Laa-Zellerndorfer Bahn, welche der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergeben wurde.

Der Betrieb wurde auf den neuen Staatsbahnen mit Ausnahme der Dalmatinischen Bahn, für welche mit a. h. Entschliessung vom 21. Juni 1877 eine provisorische Betriebsdirection in Spalato errichtet wurde, verpachtet, und zwar bezüglich der Tarnow-Leluchower Linie an die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn; bezüglich der Istrianer Bahn, der Linien Mürzzuschlag—Neuberg und Unterdrauburg—Wolfsberg an die Südbahn; bezüglich der Rakonitz-Protiviner Bahn zuerst an die Dux-Bodenbacher Bahn, dann seit 1877 an die Böhmische Westbahn; der Donau-Uferbahn bis zur Vereinigung der Verwaltung derselben mit jener der Niederösterreichischen Staatsbahnen an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 12. October 1876; weiters der Linie Tarvis—Pontafel an die Kronprinz Rudolf-Bahn; der Linie Kriegsdorf—Römerstadt und endlich der Linie Erbersdorf—Würbenthal an die Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Von den erworbenen Linien behielt die Staatsverwaltung blos die Niederösterreichische Südwestbahn als Niederösterreichische Staatsbahnen im Betriebe und vereinigte mit denselben die Donauuferbahn. Die Direction der bestandenen Gesellschaft wurde in ihrer Function belassen und eine eigene Ministerial-Commission eingesetzt, welche mit der Verwaltung der Bahn betraut wurde und bis zur Uebergabe an die Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Thätigkeit blieb. Die Dniester-Bahn wurde an die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn (10. October 1876) zur Betriebsführung übergeben; die Linie Braunau—Strasswalchen an die Kaiserin Elisabeth-Bahn (5. Juli 1877).

Den Uebergang zum eigentlichen Staatsbetriebe bildete die Sequestration der Kronprinz Rudolf-Bahn, für welche ein Betriebsverwalter eingesetzt wurde (30. December 1879); dann

[illegible] Staats-

[illegible] ist
[illegible] Bahn
[illegible] des Vertrages von

[illegible] der k. k. Direction in

[illegible] welcher zunächst die Linien der
[illegible] Rudolf-Bahn, Vorarlbergbahn,
[illegible] Braunau—Strasswalchen
[illegible] Bahn, Istrianische Bahn zur
[illegible] und Betreibung übergeben.
[illegible] der Rakonitz-Protiviner Bahn erfolgte
[illegible] 12. [illegible] 1883.
[illegible] des Protokolles vom 15. April 1883 wurde
[illegible] in den Staatsbetrieb übernommen.
[illegible] wurde im Abgeordnetenhause des Reichs-
[illegible] eingebracht, welche auf die Erwer-
[illegible] Rudolf-Bahn und der Vorarlbergbahn
[illegible] der Kaiser Franz Josefs-Bahn in das Eigenthum
[illegible]

[illegible] wurde unmittelbar nach der Einführung der
[illegible] im Jahre 1867 der Entwurf eines Eisen-
[illegible] ausgearbeitet. Hierbei war die Herstellung einer
[illegible] von Linien auf Staatskosten in Aussicht genommen.
[illegible] sofort in Angriff genommen werden: Hatvan—
[illegible] Zakany - Agram und Karlstadt—Fiume. Noch in dem-
[illegible] Jahre wurde durch den Staat die Ungarische Nordbahn
[illegible], deren Fortsetzungslinien S. Tarjan—Losoncz und
[illegible] Altsohl wichtig für die Bergwerks-Industrie im
[illegible] Comitate im Jahre 1871 ins Werk gesetzt wurden.

Neben der Ausführung der Staatsbahnen erfolgte die Herstellung von Bahnen durch Privatunternehmungen. Bald waren die wichtigsten Linien für die Länder der ungarischen Krone sichergestellt. Heute besitzt Ungarn als Staatsbahnen die nördlichen, östlichen und südlichen Linien, die Linien Dalya—Vincovec—Brod, die Waagthalbahn, die Theiss-Eisenbahn und Pest—Semlin von zusammen 2966·923 Kilometer,

darunter Secundärbahnen (die erste von Füleck nach Miskolcz bereits am 13. Juni 1871 eröffnet) von zusammen 426 Kilometer, und an Privatbahnen die Alföld-Fiumaner, Arad-Csanáder, Arad-Körösthal-, Arad-Temesvárer, Banreve-Nadasder, Donau-Drau-, Budapest - Fünfkirchner, Erste Siebenbürger, Fünfkirchen-Barcser, Mohacs-Fünfkirchner, Raab-Oedenburg-Ebenfurther, Szamosthal-Bahn und die Ungarische Nordostbahn mit der Secundärbahn Nyiregyháza—Ungvár mit der Gesammtlänge von 2321·110 Kilometer. Von allen diesen Bahnen datirt nur die Concessionsurkunde der Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn aus der Zeit vor dem Jahre 1866 (Juli 1853); die Concessionsurkunden der übrigen Privatbahnen tragen die Jahreszahlen 1866, 1867, 1868, 1869, 1870, 1872, 1874, 1880, 1881, 1882. — Zum Staatseisenbahn-Betriebe war die ungarische Regierung bereits im Jahre 1868 übergegangen.

Eisenbahn-Gesetzgebung. Staatsverträge.

Ebenso wie auf dem Gebiete des Staatseisenbahn-Baues und des Betriebes die österreichische Regierung nicht die Initiative ergriff, sondern sich durch die äusseren Verhältnisse bestimmen liess, ging es auch mit der Gesetzgebung.

Blicken wir zunächst auf die Verhältnisse, welche den Eisenbahnbau betreffen, so müssen wir die Thatsache constatiren, dass die Erwerbung des Grundes für Eisenbahnzwecke nur mehr nach langwieriger Bekämpfung von Hindernissen der mannigfachsten Art zu bewerkstelligen war und Opfer forderte, die in ihrem Umfange mit dem erreichten Zwecke in keinem gesunden Verhältnisse standen.

Die Schwierigkeiten, welchen die Eisenbahn-Unternehmungen begegneten, wuchsen mit der Zahl der Bahnen in ganz unglaublicher Weise. Einerseits wurde mit der fortwährenden Steigerung der Anforderungen an die Grundbesitzer naturgemäss der Preis von Grund und Boden erhöht; dazu trat die Erschwerniss in der Wirthschaft durch Umwege, welche aus der Zertheilung und mehrfachen Durchschneidung der Grundstücke resultirten, dann die Erkenntniss, dass die Verhältnisse längs der Bahnen sich sehr ungleichmässig gestal-

[illegible], indem die Vortheile für die an der currenten Strecke gelegenen Grundbesitzer weit geringer waren als für jene, welche an Punkten lagen, die Bahnhöfe erhielten. Diese Differenzen suchten die Grundbesitzer auszugleichen bei der Abgabe des Grundes, und schnellten die Preise, so hoch es ging, hinauf.

Anderseits wurde mit der Vergebung der Bahnbauten im Pauschalaccord das Grundeinlösungswesen von einer ganz anderen Seite erfasst, als dies vordem der Fall war. Der Pauschalunternehmer hatte um den Pauschalpreis auch die Grundeinlösung übernommen, und legte das Hauptaugenmerk auf rasche und möglichst billige Besitzergreifung. Hierbei war der Unternehmer in den Mitteln nicht immer wählerisch, und spielte Gewalt und Hinterlist eine nicht unbedeutende Rolle; die eigentliche Zahlung wurde zumeist ganz als Nebensache betrachtet, und zogen sich die Abwickelungen des Grundeinlösungsgeschäftes dann sehr in die Länge, oft bis in die neueste Zeit. Hierdurch erzeugte sich eine Spannung, die in einen wilden Kampf ausartete, in welchem der Mangel eines geordneten Verfahrens den Angelpunkt bildete. Wer diesen Umstand am weisesten auszunützen verstand, blieb zum allermindesten nach der Richtung Sieger, dass er den Gegner zum Entgegenkommen, zur Nachgiebigkeit zwang. Für die Eisenbahn-Unternehmung war die Frist, welche dem Enteigneten zur Ergreifung des Recurses eingeräumt worden war (60, später 30 Tage) sehr empfindlich; für den Enteigneten von oft unwiederbringlichem Nachtheile, dass er gegen die Eisenbahn-Unternehmung nach Durchführung des Enteignungsverfahrens, wenn er gegen das Ergebniss der Schätzung anzukämpfen sich bemüssigt sah, den Rechtsweg betreten musste und das Object durch die Umgestaltung entweder verschwunden oder so verändert war, dass die Beweisführung über den Werth des Grundstückes oder Hauses, und der Investitionen ganz unmöglich wurde. Die endlosen Klagen und Beschwerden von allen Seiten führten endlich zu der Verordnung vom 27. August 1870, womit die Recursfrist für die Anfechtung der Expropriations-Erkenntnisse auf vierzehn Tage herabgesetzt wurde, ferner zu dem Gesetze vom 29. März 1872, welches den vorgeschriebenen Vergleichsversuch mit einem amtlichen Charakter ausstattete und weiterhin den Zweck ver-

folgte, einerseits der Eisenbahn-Unternehmung die rechtzeitige Inbesitznahme des Gegenstandes der Enteignung zu sichern, anderseits dem Enteigneten durch Einführung des Institutes der Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse vor der Vornahme irgend einer Veränderung die Grundlagen zur Beschreitung des Rechtsweges zu wahren. Die erwartete Wirkung blieb jedoch aus. Nach wie vor verfolgten die einzelnen Streittheile ihre Interessen im Wege der Chikane. Die Eisenbahnen suchten oft mit Hinwegsetzung über die rechtmässigen Ansprüche der am Grundbesitze Betheiligten, sich so rasch als möglich in die günstige Lage des Besitzers zu versetzen, während wieder die Grundeigenthümer bei ungerechtfertigter Erhöhung ihrer natürlichen Ansprüche die Zwangslage der Eisenbahn-Unternehmung für ihre Person so viel nur möglich auszunützen strebten. Der Zustand wurde immer unhaltbarer, und vom Standpunkte der öffentlichen Moral geradezu verwerflich; die Behörden standen dem Treiben ganz machtlos gegenüber.

Das Uebel hatte in den Jahren 1872 und 1873 den Culminationspunkt erreicht. Von allen Seiten wurden Vorschläge zur Abhilfe gemacht und die Regierung bestürmt, dass die Einlösung für Eisenbahnzwecke von Staatswegen besorgt werden möge. Die Petitionen nahmen sogar den Weg ins Parlament. Die Regierung sah sich daher veranlasst, die Frage der Enteignung für Eisenbahnzwecke auf dem Wege der Gesetzgebung in geordnete Bahnen zu bringen. Für die wichtige Erwägung der Umstände kam der Regierung einerseits die mit dem Jahre 1874 eingetretene Pause im Privat-Eisenbahnbaue, anderseits die Erfahrung zu Gute, welche sich mit der Ausführung der ersten Staatsbauten der Siebziger Jahre sammeln liess. Nach langen Verhandlungen und Berathungen im Schoosse der betheiligten Ministerien und im Parlamente, kam das Enteignungsgesetz vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, zu Stande. Durch dieses Gesetz wurde vor allem der Begriff des Enteigneten geklärt und das Enteignungsrecht im objectiven Sinne präcisirt. Das Hauptaugenmerk wurde auf die Gestaltung des Verfahrens gerichtet, hierbei eine strenge Scheidung des öffentlichen Rechtes von dem Privatrechte durchgeführt, und die Ingerenz der Verwaltungsbehörden in

Ansehung des ersteren, der Gerichtsbehörden in Ansehung des zweiten in weitestgehender Weise gewahrt und bestimmt. Die Speculation und Ausbeutung wurde in die denkbar engsten Grenzen verwiesen und die Vollziehung der Enteignung in strenge Formen gebracht. Das österreichische Enteignungsgesetz hat nun Ruhe geschaffen und wird bereits anderwärts als ,nachahmungswürdig anerkannt.

Ungarn besitzt ebenfalls ein Enteignungsgesetz, das sich dort vollkommen bewährt hat, und dem vom juristischen Standpunkte ganz richtigen Principe huldigt, dass der Eisenbahnbau in seiner Totalität, mit allen Nebenanlagen einen Eingriff in das Privatrecht kraft öffentlichen Rechtes involvirt. Demzufolge sind alle Stadien des Eisenbahnbaues, inclusive der Projectsaufstellung und einschliesslich aller Wirkungen desselben nach aussen hin (feuersichere Herstellung) im Expropriationsgesetze rechtlich durchgebildet. Ob die Details, welche allerdings den eigenthümlichen Verhältnissen des Landes in sehr praktischer Weise angepasst sind, den juristischen Grundsätzen durchweg entsprechen, darüber liesse sich streiten. Das Gesetz ist der 55. Gesetzartikel vom Jahre 1868, sanctionirt am 9. December.

Auch die Procedur bei der Projectsaufstellung und Genehmigung vor dem Baue und der Concessions-Ertheilung erschien reformbedürftig Der § 6 des Eisenbahnconcessions-Gesetzes verlangte, dass vor der Concessions-Ertheilung das Project in allen seinen Details sorgfältig geprüft und der Commission unterzogen sei. Die Aufstellung eines Detailprojectes erfordert aber nicht nur einen grossen Zeitaufwand, sondern verursacht auch eine bedeutende materielle Auslage. Beides war fruchtlos, wenn entweder die Concession nicht oder einem Anderen verliehen wurde, oder die Geldmittel nicht aufzubringen waren. Es bildete sich nun die Anschauung heraus, dass es im Interesse der Zeit- und der materiellen Oekonomie, wie auch im Interesse der Billigkeit gelegen sei, der Concessions-Ertheilung ein ganz allgemeines Project zu Grunde zu legen, das eine Uebersicht über die Richtung, Bauverhältnisse und Kosten gestattete, und von diesem Gesichtspunkte aus commissionell geprüft werden sollte, um den berufenen Factoren die Ge-

legenheit zu bieten, die bestimmenden Momente für die Detailaufstellung zu entwickeln; erst dann, wenn die Concession ertheilt sei und damit die Möglichkeit, den Geldbedarf sicher zu stellen, wäre an die Aufstellung des Detailprojectes zu schreiten, und dasselbe vom Standpunkte aller gesetzlichen Vorschriften strenge durch die Behörden und durch eine Commission unter Anhörung aller Interessenten zu prüfen. Die Regelung in diesem Sinne erfolgte durch die Verordnung vom 4. Februar 1871, welche verfügte, dass vor der Concessions-Ertheilung: 1. ein sogenanntes Vorproject in dem Falle aufzustellen sei, wenn die Frist zur Bewilligung der Vornahme der technischen Vorarbeiten abgelaufen ist, um den Stand der Vorarbeiten zu ersehen und daraus entnehmen zu können, ob die Verlängerung der Frist berechtigt sei; 2. das Generalproject, welches eine vollkommene Uebersicht über das geplante Unternehmen in technischer und ökonomischer Beziehung gewähren sollte, in Vorlage gebracht werden müsse. Dieses Project war der technisch-militärischen Revision zu unterziehen, deren Aufgabe es war, zu erheben, ob die Trace vom allgemein wirthschaftlichen und vom militärischen Standpunkte richtig gewählt wäre, beziehungsweise welche Modificationen vorzunehmen seien, um allen berechtigten Interessen zu entsprechen. Nach der Commission sollte die Festsetzung der Trace und die Concessions-Ertheilung erfolgen.

Darnach war in der Regel die Zahl und Lage der Stationen, worüber, sowie über die Zufahrtsstrassen, bei der ersten militärischen Revision ebenfalls im allgemeinen zu verhandeln war, festzustellen und dann das Detailproject auszuarbeiten.

Dieses war sowohl von der General-Inspection zu prüfen, als auch dann der politischen Begehung zu unterziehen, welche zur Aufgabe hatte, zu untersuchen, ob den berechtigten Ansprüchen der Interessenten Rechnung getragen sei, respective wie denselben Rechnung getragen werden könne, und ob den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften entsprochen worden sei oder nicht (Forst-, Berg-, Wasserrecht). Erst nach Vollzug dieser Commission konnte der Bauconsens ertheilt werden, in welchen die nach dem Commissions-Ergebnisse nothwendig

... ...sammlungen zuge-

... die Ausführungspläne
... ...zlichen Prüfung und
...ung des Betriebsconsenses
Diese beiden letzten com-
... Untersuchung zum Zwecke
... ständig hergestellt sei — Der
...ach dem Inslebentreten dieser
... dass die Interessenten sehr spät
... Kenntniss des Projectes kamen.
... schneidende Fragen (Wegverlegung
...r gar nicht oder nur oberflächlich
... ...zogen wurden, und dass dann seitens
... der Bahnunternehmungen sowie der
... ...ungen der Bevölkerung, welche sach-
... ...gt werden sollen, nicht das verdiente
... ...de, mit Rücksicht auf die Hast nicht
... ...konnte die Katastrophen der Jahre 1878 bis
...en und Niederösterreich durch Wolkenbrüche
... ...rden, geben Zeugniss davon.

... ...n aus den Kreisen der Bevölkerung drängten
... ...hende Reform. Der Anlass hierzu fand sich,
... ...gnungsgesetz in Kraft trat, welches ohnehin
... ...t gehenden Einfluss auf die Projectsaufstellung und
... ...nswesen übte. Es wurde die Verordnung vom
...r 1879 erlassen, welche die Verfassung der auf
...n bezüglichen Projecte und die damit zusammen-
... Amtshandlungen zum Gegenstande hatte. Die wich-
...ormen bestehen im Wesentlichen darin, dass vor
... ...schen Begehung eine theilweise Projectsauflage zu
... hat, welche die Interessenten in Stand setzt, sich von
...e der Bahn im allgemeinen und im Verhältnisse zu
...stehenden Wegen und Wasserläufen, sowie zu den von
... ...m durchzogenen Grundstücken Kenntniss zu verschaffen.
... ...hrte schon den indirecten grossen Vortheil herbei, dass
... ...enbahn-Unternehmungen, um späteren Recriminationen
... ...eugen, bereits vor Aufstellung des Projectes mit den In-

teressenten das Einvernehmen zu pflegen sich veranlasst sahen. Dafür wurde im Interesse der Beschleunigung eine Erleichterung für die Eisenbahn-Unternehmungen in der Vereinfachung bei dem Bauconsense getroffen. Der formelle Ausspruch desselben entfällt, wenn das Project vom Handelsministerium principiell genehmigt worden ist, und bei der politischen Begehung kein Anstand sich ergiebt, über den die ministerielle Entscheidung erfolgen müsste. Eine vollständige Neuerung trat auf dem Gebiete der feuersicheren Herstellungen ein, indem mit den bisherigen Normen gebrochen und der Feuerrayon durch ein fictives Dach bezeichnet wurde (First 10 Meter über der Schienenoberkante, Breite 30 Meter beiderseits der Bahn); eine weitere Neuerung war die Einführung einer vorschriftsmässigen Collaudirung mit Verschärfung bei den garantirten Bahnen, und die Einbeziehung der Schleppbahnen in die Bestimmungen der Verordnung.

Zu Ende der Siebziger Jahre trat eine neue Bewegung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ein. Die grossen, dem Weltverkehre dienenden Eisenbahnen waren allerdings in den Hintergrund getreten, dafür aber wendete man das Augenmerk der Befriedigung localer Bedürfnisse zu, denen Eisenbahn-Verbindungen zu Theil werden sollten. Auf diese Weise entstanden die Localbahnen. Diese sollten nun, um dem Transportzwecke in möglichst billiger Weise entsprechen zu können, auch zum Unterschiede von den Hauptbahnen, in leichterer Art gebaut und ausgerüstet, und auch sonst bevorzugt werden, damit sie so rasch als möglich und ohne grossen Aufwand an Mühe und Geld ihrer Bestimmung zugeführt werden konnten.

Es machte sich demgemäss auch der lebhafte Wunsch geltend, sich von den bestehenden gesetzlichen Vorschriften, in denen eine übermässige Einschränkung erblickt werden wollte, welche dem Zustandekommen von Localbahnen hinderlich im Wege stünde, zu emancipiren. Dieser Strömung verdankten das zunächst für den Zeitraum bis Ende 1882 erlassene Gesetz vom 25. Mai 1880 und die Verordnung vom 29. Mai 1880 ihre Entstehung. In Folge des Gesetzes vom

26. December 1882 bestehen die Bestimmungen dieser Normen fort.

Die besonderen Erleichterungen beziehen sich hauptsächlich auf die geringeren Anforderungen bei Aufstellung des Detailprojectes und in der Vereinfachung des Commissionswesens. Dabei wurde die gütliche Einlösung von Grund und Boden in Aussicht genommen, weil man von der Ansicht ausging, dass die Localbahnen thatsächlich aus dem Bedürfnisse und der Opferwilligkeit der Bevölkerung hervorgerufen wurden.

Als Localbahnen nach den eben erwähnten Vorschriften gelangten folgende Linien zur Concessionirung:

1880: Bozen—Meran; Časlau—Zleb—Ronow—Zawratetz, mit dem Flügel Skowitz—Wrdy—Bučitz; Chodau—Neudek; Hullein—Kremsier; Linz—Kremsmünster; Kaschitz—Schönhof; Peček — Zasmuk; Smidar—Hochwessely; Zauchtl—Neutitschein.

1881: Čelakowitz—Brandeis a. E. und Mochow; Časlau—Mocovic; Chotzen—Leitomischl; Přelouc—Hermanměstic; Kralup—Welwarn und Lobositz a. d. Elbe; Jaroslau—Sokal; Königgrätz—Wostromeř, mit dem Flügel Sadowa—Smiřitz; Nimburg—Jičin, mit den Flügeln Křinetz—Königstadtl und Kopidlno — Liban; Nezvestic—Miröschau und Nussle—Modřan; Königshain—Schatzlar; Kremsier—Zborowitz; Olmütz—Čellechowitz und Ung.-Hradisch — Ung.-Brod; Potscherad — Wurzmes; Stauding—Stramberg; Vöklabruck—Kammer; Zlonic—Hospozin.

1882: Bisenz—Gaya; Ebenfurth—Wittmannsdorf; Hietzing-Perchtoldsdorf (Dampftramway); Hullein—Bistritz; Kremsmünster—Michldorf; Kuttenberg, Station der Oesterr. Nordwestbahn—Kuttenberg, Stadt; Liban—Bakow, mit dem Flügel Detenitz—Dobrowitz; Krupa—Kolleschowitz; Liesing—Kaltenleutgeben; Mödling—Vorderbrühl (als erste Bahn mit elektrischem Betriebe); Pohl—Wšetin; Schönhof—Radonitz; Schwechat—Mannersdorf; Klostergrab—Mulde.

1883: Bistritz—Wallach.-Meseritsch; Segen Gottes—Okřisko, Minkowic—Swolenowes, Nimburg—Sadska; Dolina—

Wygoda; Böhmisch Leipa—Niemes; Czernowitz—Nowsielitza; Swolenowes—Smecna.

Die Krise vom Jahre 1873 hatte auch nach einer anderen Richtung eine grosse Lücke in der Gesetzgebung blossgelegt. Als nämlich ein Institut nach dem anderen vom Schauplatze verschwand, da wiegten sich die Besitzer von Schuldverschreibungen, welche der Schuld ein Pfand unterlegten (Pfandbriefe, Prioritäten), in der Hoffnung, ihre Rechte seien sichergestellt. Als aber hie und da die Zahlung von Zinsen ausblieb, da ging man der Sache auf den Grund und fand zweierlei: 1. dass die Gesammtschuld der Fundirung entbehre, indem zwar von Verpfändung von Realitäten die Rede war, diesem Pfandrechte ein rechtlicher Schutz aber nicht zur Seite stand, da die nach dem Gesetze erforderliche bücherliche Einverleibung mangelte; 2. dass der Inhaber einer Theilschuldverschreibung überhaupt für sich allein nicht berechtigt sei, sich executiv zahlhaft zu machen, sondern nur die Gesammtheit der Gläubigerschaft, die aber wieder durch kein legitimirtes Organ vertreten werden konnte. Der erstere Uebelstand erwies sich bei den Eisenbahnen noch schlimmer als bei anderen Unternehmungen, welche auf Realitäten Gelder nahmen, weil diese wenigstens ihren Besitzstand überhaupt bücherlich auszuweisen vermochten, während bei den Eisenbahnen jedes Substrat mangelte. Die Eisenbahn-Grundstücke wurden nämlich aus den bestehenden Grundbüchern ausgeschieden und gleich den öffentlichen Strassen behandelt, somit in kein öffentliches Buch eingetragen; wenn es gut ging, im Cataster in Evidenz gehalten, was wieder ganz ohne Werth war, wenn eine Eisenbahn mehrere Länder des Reiches durchzog und der Cataster in dem einen sorgfältig ergänzt wurde, in dem anderen nicht.

Die Sache stand sehr schlimm und es war zu befürchten, dass die Werthdevalvation auch die in der Idee fundirten Schuldverschreibungs-Papiere ergreifen und damit den Geldmarkt in unberechenbarer Weise erschüttern werde. Die Staatsverwaltung brachte daher zwei Gesetzentwürfe zur verfassungsmässigen Behandlung, welche sehr rasch erledigt wurden. Die Gesetze datiren vom 24. April und vom 19. Mai 1874.

Das erstere betrifft die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer, von auf Inhaber lautenden, oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen und die bücherliche Behandlung der für solche Theilschuldverschreibungen eingeräumten Hypothekarrechte. Nach diesem Gesetze kann in allen Fällen vom Gerichte ein gemeinsamer Curator bestellt werden, in welchen es sich ergiebt, dass die Rechte dieser Besitzer wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet, oder die Rechte eines anderen in ihrem Gange gehemmt würden. Insbesondere ist hierbei des Concurses der Unternehmung gedacht. Die Bestellung des Curators kann von jedem Betheiligten und vom staatlichen Aufsichtsorgane begehrt werden. Der Name des Curators, sowie der Anlass und Zweck der Bestellung ist durch ein Edict kundzumachen.

Der Curator hat dann Namens der Gesammtheit der Besitzer von Theilschuldverschreibungen im Sinne der Interessen derselben zu handeln. Dabei ist es jedem einzelnen Besitzer einer Theilschuldverschreibung unbenommen, von dem Curator über die die Rechte der Besitzer der Theilschuldverschreibungen betreffenden Thatsachen Auskünfte zu verlangen. Die landesfürstlichen Commissäre haben die Curatoren in ihrem Amte zu unterstützen. Die Eintragung des Pfandrechtes für die Besitzer von solchen Theilschuldverschreibungen hat auf Grund einer allgemeinen Pfandbestellungsurkunde zu geschehen. Mit dem Erwerbe einer Theilschuldverschreibung wird zugleich das Pfandrecht mit der aus der bücherlichen Eintragung für den Gesammtbetrag der Forderung sich ergebenden Rangordnung erworben (I., II., III. Emission); die bücherliche Eintragung von einzelnen Theilschuldverschreibungen findet nicht statt. Die lastenfreie Abtrennung eines Theiles der für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen bestellten Hypothek kann nur mit Zustimmung des Curators oder gegen Bestätigung des l. f. Commissärs, dass die Sicherheit der Theilschuldverschreibungen durch die Abtrennung nicht gefährdet werde, erfolgen. Die gänzliche oder theilweise Löschung des Pfandrechtes findet nach Massgabe des Nachweises über das gänzliche oder theilweise Erlöschen des Rechtes der Besitzer der Theilschuld-

verschreibung durch Einlösung derselben statt. Auch hierzu genügt die Bestätigung des l. f. Commissärs.

Dieses Gesetz erwies sich nun nicht als völlig ausreichend in der practischen Anwendung, und ergab namentlich nach der Richtung Schwierigkeiten, dass der Curator sich sogar mit der Anschauung der Mehrheit der Besitzer der Theilschuldverschreibungen im Widerspruche befinden konnte, ohne dass es ein Organ für die Correctur gab.

Dieser Umstand führte zur Erlassung des Gesetzes vom 5. December 1877, welches den Zweck hatte, die Bestimmungen über die Vertretung der Besitzer von solchen Theilschuldverschreibungen zu ergänzen. Mit demselben wurde die directe Einvernehmung der Besitzer und das ständige Organ der Vertrauensmänner eingeführt. Eine Einvernehmung und die Wahl von Vertrauensmännern hat in allen Fällen einzutreten, wo es sich um Rechtshandlungen handelt, die der curatelsbehördlichen Genehmigung bedürfen (Aufnahme neuer fundirter Anlehen, Verkäufe, Fusionen). Die Einberufung der Versammlung der Besitzer der Theilschuldverschreibungen erfolgt entweder auf Ansuchen des Curators oder von Amtswegen durch das Gericht mittelst Edictes. Die Tagfahrt wird unter der Leitung des Gerichtsvorstehers abgehalten, dem die Leitung, namentlich der Abstimmung bei der Wahl der Vertrauensmänner und der Ersatzmänner obliegt. Wird gegen die Wahl eines oder mehrerer Vertrauensmänner Einspruch erhoben, so entscheidet über den Einspruch das Curatelsgericht und ordnet eventuell eine Neuwahl an. Jedem Theilnehmer an der Verhandlung steht es frei, seine Ansicht frei zu äussern. Die Vertrauensmänner stehen dem Curator auf Curatelsdauer zur Seite und besorgen ihr Amt im mündlichen Verkehre mit dem Curator.

Machen sie Wahrnehmungen, welche die Eignung oder Vertrauenswürdigkeit des Curators in Zweifel ziehen lassen, so sind sie berechtigt, hievon dem Curatelsgerichte die Mittheilung zu machen. Wenn es sich um Angelegenheiten handelt, bezüglich deren die Besitzer der Theilschuldverschreibungen noch nicht Gelegenheit hatten, ihre Ansicht auszusprechen, so kann der Curator ungeachtet des Bestandes

von Vertrauensmännern die Einberufung einer besonderen Versammlung veranlassen.

Das zweite oben erwähnte Gesetz vom 19. Mai 1874 bezieht sich auf die Anlegung von Eisenbahnbüchern und ist in gewisser Beziehung ebenfalls eine naturgemässe Ergänzung des Gesetzes vom 24. April 1874, R. G. Bl. Nr. 49. Hiemit wurde die Anlegung von Eisenbahnbüchern obligatorisch für alle Eisenbahnen, zu deren Erbauung das Enteignungsrecht eingeräumt ist, soferne sie dem öffentlichen Verkehre dienen, eingeführt. In das Eisenbahnbuch ist der gesammte Besitzstand der Eisenbahn-Unternehmung, welcher zur Herstellung und Instandhaltung der Bahn bestimmt ist, oder zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen hat, einzutragen. Nach dem Gesetze bilden die Grundstücke einer Eisenbahn ein einziges Ganzes, ohne Rücksicht auf Gemeinden, Bezirke und Länder, welche die Bahn durchzieht. Die Eintragung der einzelnen Grundstücke in die Eisenbahneinlage muss frei erfolgen von Hypothekar- und anderen Lasten, deren Realisirung zur zwangsweisen Veräusserung eines Eisenbahngrundstückes führen könnte. Die Prioritätsschuld ist auf die Einheit einer Einlage einzuverleiben, und darf die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen nicht vor der Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Hypothek bestimmte, den Gegenstand einer Eisenbahneinlage bildende bücherliche Einheit erfolgen. Die Eisenbahnen, welche vor Wirksamkeit dieses Gesetzes Prioritäts-Obligationen ausgegeben hatten, wurden gehalten, das Pfandrecht für die Prioritätsschulden ebenfalls eintragen zu lassen. Heute giebt es nun keine unfundirte Prioritätsschuld mehr.

Bezüglich der bei der Anlage neuer Eisenbahnen vorkommenden Veränderungen im Besitze ist ausserdem in den §§ 46—48 des Gesetzes vom 23. Mai 1883 wegen der Ordnung in den Grundbüchern und wegen der Evidenzhaltung des Catasters bei dem Umstande, als die vorzunehmenden umfangreichen Vermessungen eine rasche Procedur nicht zulassen, angeordnet, dass die Durchführung der Besitzveränderungen zunächst in provisorischer Weise vorgenommen werden solle. Zu dem Ende sind über die zu Eisenbahnzwecken in Besitz genommenen, bleibend eingelösten Parzellen, beziehungs-

weise Theile derselben, Theilungstabellen zu verfassen und von den betheiligten Grundbesitzern mitfertigen zu lassen. Der Vermessungsbeamte hat auf dieser Grundlage den provisorischen Aenderungs-Ausweis zu verfassen und denselben dem Steueramte zur Berücksichtigung bei der Steuerrepartition zu übergeben. Der Vorläufer dieser gesetzlichen Bestimmung war die Verordnung vom 18. November 1874, R. G. Bl. Nr. 141, hervorgerufen durch die Beschwerden der Enteigneten, welche die Steuer auch für jene Theile ihres Grundbesitzes bis zur Beendigung der Abwicklung des Grundeinlösungs-Geschäftes bezahlen mussten.

Ungarn hatte bereits im Jahre 1868 ein Gesetz über die abgesonderte, centralisirte grundbücherliche Eintragung der in den Ländern der ungarischen Krone befindlichen Eisenbahnen und Kanäle erhalten. Das Princip ist dasselbe wie das im Gesetze vom 19. Mai 1874, die Details sind jedoch grundverschieden.

Hatten mit den genannten Gesetzen die fixen Gläubiger der Eisenbahn-Unternehmungen, welche den Kreisen der Privaten entstammen, gesetzlichen Schutz ihrer Interessen gefunden, so war es nicht minder nothwendig geworden, bei jenen Unternehmungen, die einen ebenso fixen Gläubiger in dem Staate gefunden hatten, die Interessen der Staatsverwaltung in ganz entschiedener Weise zu bethätigen, nachdem die Staatszuschüsse zu einer immensen Höhe gediehen waren, und es nothwendig erschien, dem weiteren Anwachsen einen Damm zu setzen. Die nach dem Handelsgesetze der Staatsverwaltung zustehenden Rechte gegenüber einer Eisenbahn-Gesellschaft reichten hierzu nicht aus, daher eine weitergehende Ingerenz gesucht werden musste. Dieses Mittel wurde gefunden in dem Gesetze vom 14. December 1877, die garantirten Eisenbahnen betreffend.

Das Gesetz umfasst zwei Gattungen von garantirten Bahnen: solche, deren Erträgniss nicht einmal die Höhe der Betriebskosten erreicht, und solche, die zwar die Betriebskosten und auch mehr aus dem Betriebe gewinnen, immerhin aber noch beträchtlich die finanzielle Unterstützung des Staates in Anspruch nehmen. Bezüglich der ersteren wurde die Re-

gierung ermächtigt, zur Deckung der Betriebskosten-Abgänge Vorschüsse zu leisten, ihr dafür aber das Recht vindicirt, den Betrieb der Bahn selbst zu führen oder durch eine andere Unternehmung besorgen zu lassen. Das Recht erlischt, wenn die Nothwendigkeit, solche Betriebszuschüsse zu leisten, durch drei aufeinander folgende Jahre nicht eingetreten ist. — Hinsichtlich der zweiten Gattung von Bahnen wurde bestimmt, dass die Regierung berechtigt sei, den Betrieb der Bahn zu übernehmen oder durch einen Dritten führen zu lassen, wenn der Unternehmung in den letzten fünf Jahren mehr als die Hälfte des jährlichen garantirten Reinertrages Zuschuss geleistet worden war. Das Recht sollte erlöschen, wenn der Zuschuss durch drei Jahre unter das genannte Mass gesunken wäre. Durch das Recht der Betriebsübernahme bleiben — besonderen Verabredungen unbeschadet — die Rechte der Actien-Gesellschaft unberührt, namentlich die Verfügung über die Erträgnisse; zur Belastung des Capitalconto muss die Zustimmung der statutarischen Vertretung erfolgen; hiedurch ist die Betriebsverwaltung jedoch nicht gehindert, unaufschiebliche Massnahmen sofort zu treffen. Schliesslich wurde der Regierung das Recht eingeräumt, beim Ankaufe garantirter Bahnen die Prioritäten zu übernehmen und für den Rest des Kaufschillings Eisenbahn-Schuldverschreibungen auszugeben.

In der gegenwärtigen Periode wurden auch die Militärvorschriften für Eisenbahnen in grösserem Umfange erlassen, und zwar 1. die Bestimmungen über den Militärtransport auf Eisenbahnen vom 1. Jänner 1871, welche *a)* zunächst im allgemeinen Anordnungen über die Benützung der Eisenbahnen zu Militärtransporten, über den Dienstverkehr zwischen den Militär- und Eisenbahnorganen, über die Massnahmen in Ausnahmsfällen, über die Aufstellung und Durchführung von Militär-Fahrordnungen; dann *b)* die Anordnungen hinsichtlich des Transportmateriales und der Verladungs-Vorrichtungen; *c)* über die Bezeichnung der Instradirungs- und sonstigen Militär-Eisenbahntransport-Behörden für gewöhnliche und aussergewöhnliche Verhältnisse; *d)* die Grundsätze über die Instradirung; *e)* die Vorschriften über die Vorbereitungen zum Transporte; *f)* die Vorschriften über die Ausführung des Transportes; *g)* die

Grundsätze über die Verpflegung; *h)* die Vorschriften bezüglich des Transportes von Kranken und Verwundeten im Kriegsfalle; *i)* die Normen über den Transport von Verpflegsartikeln und Schlachtvieh; *k)* die Vorschriften über den Transport von Pulver und Munition enthalten; 2. die organischen Bestimmungen über die Feldeisenbahn-Abtheilungen vom 23. Juli 1870, als deren Aufgabe bezeichnet wurde, Eisenbahnen im Kriege für militärische Zwecke unbenützbar zu machen, zu zerstören oder zerstörte wieder fahrbar zu machen, kurze Strecken neu anzulegen und die Einleitung zum Betriebe hergestellter Strecken zu treffen, sowie ausnahmsweise den Betrieb zu besorgen; — in der Regel sollte der Betrieb bei wieder hergestellten Strecken durch das Personale jener Bahn, der die Strecke angehört, geführt werden; wäre die Bahn-Unternehmung nicht in der Lage, Personale abzugeben, so wäre es Sache der General-Inspection, für die Beistellung von Personale zu sorgen. Die Leitung des Betriebes selbst sollte die Bahnverwaltung übernehmen, welcher die wieder betriebsfähig gemachte Strecke angehört, respective bei neuen Strecken die Verwaltung jener Bahn, welche mit der neuen Strecke zunächst im Anschlusse steht, wenn nicht besondere Umstände die Aufstellung einer eigenen Betriebsleitung bedingen. Die organischen Bestimmungen für die Feldeisenbahn-Abtheilungen traten mit den neuen organischen Bestimmungen für die Genietruppe, das Pionnier-Regiment und Pionnier-Zeugsdepot und in Folge der Aufstellung des Eisenbahn-Regimentes zufolge Circular-Verordnung des Reichs-Kriegsministeriums vom 21. August 1883 ausser Kraft. Das Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment (dislocirt in Korneuburg und Banjaluka, bestehend aus dem Stabe, zwei Bataillons und einer Ersatzcadre) wurde zufolge Entschliessung vom 8. Juli 1883 errichtet; die organischen Bestimmungen enthält die Circular-Verordnung des Reichs-Kriegsministeriums vom 11. Juli desselben Jahres.

An Stelle des Eisenbahnbetriebs-Reglements vom Jahre 1863 (30. Juli) trat jenes vom 11. Juli 1872, welches — um die Conformität mit Deutschland herzustellen — durch das Betriebs-Reglement vom 10. Juni 1874 (für Deutschland vom 11. Mai) ersetzt wurde. Der Hauptunterschied gegenüber dem Betriebs-

Reglement vom Jahre 1863 besteht in der Verschiebung der Bestimmungen bezüglich der Beförderung von Reisegepäck, Leichen und Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren aus dem Abschnitte über die Güterbeförderung in jenen Theil der Bestimmungen, welcher von der Beförderung der Personen handelt; dann in der Vorschreibung bestimmter Formen für die Frachtbriefe und die Bezeichnung der Consequenzen aus dem Frachtvertrage. Seither ist zu dem Betriebs-Reglement eine Reihe von Nachträgen erflossen, die sich grösstentheils auf die Bezeichnung bedingt zugelassener Artikel beziehen. Eine besondere Verordnung wurde dem Transporte explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen gewidmet (1. Juli 1880), welcher zeitweilig den Umständen entsprechende Nachträge folgen.

Behufs Erleichterung im Uebergangsverkehre von einer Bahn zur anderen und in das Ausland wurde die Signalisirung nach deutschem Muster einheitlich geregelt durch die Verordnung vom 10. Februar 1877; dieser Vorschrift voran gingen ähnliche Bestimmungen in den Jahren 1872, 1874 und 1875.

Die Ordnung, die nun in den Organismus der Eisenbahnen gebracht worden war, führte allmählich zur Stabilisirung des Eisenbahnwesens. Einen weiteren Schritt zur einheitlichen Gestaltung machte das Handelsministerium mit der Verordnung vom 1. August 1883, mit welcher einheitliche Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen, Secundärbahnen, Vicinalbahnen etc. eingeführt wurden, die mit 1. Jänner 1884 ins Leben traten.

War nach dem Obigen eine Reihe von Vorschriften zu dem Ende geschaffen worden, um den Gläubigern der Gesellschaften rechtlichen Schutz zu gewähren; so standen andererseits die Eisenbahn-Unternehmungen einer Bewegung machtlos gegenüber, die aus dem Kreise ihrer stabilen Gläubiger hervorging und in einem Umstande ihren Ursprung hatte, der bei Begebung der Prioritäts-Obligationen wohl kaum in Betracht gezogen werden konnte. Der Uebergang von der Silber- zur Goldwährung in Deutschland übte einen argen Rückschlag auf den inneren Werth der Schuldverschreibungen. Die Besitzer der zumeist im Auslande placirten Prioritäts-Obligationen verlangten den Vollwerth nach der neuen Währung. Die

Couponprocesse, die Pfändung und Execution des beweglichen Bahneigenthums, der Wagen, welche die österreichische Grenze im Rücken hatten, nahmen immer grössere Dimensionen an.

Da verfiel die Galizische Carl-Ludwig-Bahn auf das Mittel der Convertirung, das seither mit Glück auch von der Kaiserin Elisabeth-Bahn und Kaiser Franz-Josefs-Bahn in Anwendung gebracht wurde. Der Erfolg liess es auch der Regierung, welche vergebens versucht hatte, dem Uebel im diplomatischen Wege beizukommen, wünschenswerth erscheinen, der neuen Methode Vorschub zu leisten.

Zu dem Zwecke sollte das Gesetz vom 25. Mai 1883, R. G. Bl. Nr. 81, dienen, dessen Wirksamkeit bis Ende 1885 dauert. Nach diesem Gesetze geniessen Eisenbahn-Gesellschaften, welche für ihre noch nicht fälligen Prioritäts-Obligationen im Wege der Einlösung oder des Umtausches neue, an deren Stelle tretende Prioritäts-Obligationen ausgeben wollen, die Nachsicht von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren für die neu auszugebenden Obligationen, für die anlässlich dieser Convertirung zu errichtenden Urkunden, insbesondere für die eventuellen Vergleichs- nnd Pfandbestellungs-Urkunden und für die aus diesem Anlasse zu erwirkenden bücherlichen Eintragungen. Insoferne die Gesammtsumme der in einem derartigen Falle neu auszugebenden Obligationen höher ist als die der einzulösenden, erstreckt sich die Nachsicht nur auf jenen Theil der neu auszugebenden Obligationen, welcher zum Umtausche, beziehungsweise zur Einlösung der alten Obligationen bestimmt ist. Das Ansuchen der Gesellschaft um diese finanziellen Begünstigungen hat binnen 30 Tagen nach der Genehmigung des Convertirungsplanes zu erfolgen.

Staatsverträge schloss Oesterreich A) mit Baiern hinsichtlich der Herstellung einer Eisenbahn von Landau über Eisenstein nach Pilsen am 30. März 1873, dann einer Abzweigung der Fichtelgebirgsbahn nach Eger, am 16. Mai 1877; B) mit Deutschland wegen Herstellung einer Eisenbahnlinie von Chotzen über Halbstadt und Friedland nach Altwasser; C) mit Italien wegen Trennung des Südbahnnetzes; D) mit

Rumänien wegen Herstellung des Anschlusses der Lemberg-Czernowitzer Bahn in Itzkany.

Organisation der Eisenbahn-Verwaltungs- und der Aufsichtsbehörden.

Die heutige Organisirung der Eisenbahnbehörden ist folgende:

An der Spitze der Behörden für die auf dem Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegenen Eisenbahnlinien steht der Handelsminister mit der zweiten Section (Eisenbahnsection) des Handelsministeriums. Die Section besteht nebst den beiden Sections-Chefs von denen der eine der Präsident der Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien ist, aus sechs Departements, deren Wirkungskreis folgender ist: Erstes Departement (VII): Eisenbahn-Gesetzgebung, Concessionswesen, internationale Eisenbahn-Angelegenheiten, insbesondere Vorbereitung der Anschlussverträge; allgemeine Handhabung der Staatsaufsicht über die Staatseisenbahn-Unternehmungen; Personal-Angelegenheiten der Organe der Eisenbahn-Gesellschaften (Disciplinarrecht); Ausübung der dem Handelsministerium zustehenden Ingerenz auf die Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher; Vertretung des Handelsministeriums in der ständigen Commission für Vereins-Angelegenheiten. — Zweites Departement (VIII): Oberste Leitung des Baues der aus Staatsmitteln herzustellenden Eisenbahnen und die Erledigung der Bau-Angelegenheiten der concessionirten Eisenbahnen (beides bis zur Betriebseröffnung); Behandlung der mit dem Baue der Eisenbahnen zusammenhängenden Angelegenheiten auf bereits dem Betriebe übergebenen Eisenbahnen; die Angelegenheiten der Bahnerhaltung; Bau-Angelegenheiten der Schleppbahnen; die Entscheidung über die Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber den Bahn-Anrainern im Grunde der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes; competenzmässige Ingerenz in Strassen-Angelegenheiten; Angelegenheiten des Baubudgets für Staatseisenbahnen und Privatbahnen im Staatsbetriebe; Mitwirkung bei Behandlung von Personalien

der Direction für Staatseisenbahn-Bauten; Mitwirkung bei Entscheidungen des Ministeriums des Innern über Recurse in Enteignungs-Angelegenheiten und in Angelegenheiten der Bauführungen in der Nähe von Eisenbahnen; endlich Mitwirkung bei Entscheidungen des Ackerbauministeriums über Recurse in Wasser-, Forst- und Bergrechts-Angelegenheiten, soweit Eisenbahnen in Betracht kommen. — Drittes Departement (IXa): Die oberste Leitung des Betriebes der Staatseisenbahnen und die oberste Ueberwachung des Betriebes der Privateisenbahnen; Verhandlungen bezüglich der Fahrordnungen, des Betriebs-Reglements und der sonstigen Bestimmungen für den Personen- und Frachtenverkehr, Signalwesen, Dienst-Instructionen und Fahrbetriebsmittel; Agenden der Bahnen im Staatsbetriebe; Betriebsbudget-Angelegenheiten und Personalien bei den Staatsbahnen; die Entscheidung über principielle Tarif-, namentlich Refactiefragen, sowie über Beschwerden und Recurse in derlei Angelegenheiten; dann die Mitwirkung in Sanitäts- und Viehseuchen-Angelegenheiten, insoferne hierdurch der Eisenbahnbetrieb berührt wird. — Viertes Departement (IXb): Alle Tarif-Angelegenheiten nicht principieller Natur, Genehmigung der Tarife; die Erhebungen über die commerciellen Verhältnisse von Gegenden, welche neue Linien erhalten sollen; die Vermittlung bei Differenzen, welche sich bei widerstreitenden Interessen ergeben. — Fünftes Departement (IXc): Angelegenheiten, welche sich auf die Leistung von Garantievorschüssen beziehen; Erledigung der Garantierechnungen. — Sechstes Departement (X): Mitwirkung bei Berathung von legislatorischen Arbeiten; Erstattung von Rechtsgutachten in Eisenbahn-Angelegenheiten; Mitwirkung bei Erledigung wichtigerer Geschäfte der Direction für Staatseisenbahn-Bauten; Vertretung des Handelsministeriums vor dem Reichsgerichte und dem Verwaltungsgerichtshofe; Mitwirkung bei den Arbeiten behufs Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher für vom Staate gebaute oder erworbene Eisenbahnen.

Zum Vollzuge bestimmter Amtshandlungen administrativer Natur sind die politischen Landesbehörden bestimmt. Diese haben die politischen Begehungen und Enteignungs-Verhandlungen vorzunehmen, die hierbei in Betracht kommenden

Interessen gegen einander abzuwägen und die Vorschläge zu erstatten. Im eigenen Wirkungskreise entscheiden sie über Eisenbahnen, welche der Unternehmer zum eigenen Gebrauche erbaut und für welche er die Ausübung des Enteignungsrechtes nicht in Anspruch nimmt; dann über die Frage der Baubewilligung bei Schleppbahnen, welche nicht in eine öffentliche Bahn einmünden; ferner über Anlagen, welche an Schleppbahnen überhaupt zur Ausführung gelangen, die den Einmündungs- oder Ausmündungspunkt nicht berühren, und Strassenbahnen; den politischen Landesregierungen obliegt ferner die Erhebung und die Erstattung von Gutachten über die Gemeinnützigkeit von Eisenbahn-Unternehmungen, die nicht dem öffentlichen Verkehre dienen; die Erstattung von Anträgen respective die Anzeige bei Wahrnehmung von Zuständen, Umständen und Verhältnissen, welche für die öffentliche Sicherheit bedrohlich erscheinen. Instanzmässig entscheiden die politischen Landesbehörden in Enteignungsfragen.

Die Verwaltung der Staatseisenbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen wird in verschiedener Weise besorgt: I. Zur Führung des Betriebes der westlichen Linien, nämlich der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der Kronprinz Rudolfs-Bahn, der Niederösterreichischen Staatsbahnen, der Staatsbahnen Tarvis—Pontafel, Braunau—Strasswalchen, Rakonitz—Protivin, der Istrianer und Dalmatiner Bahn, dann der Vorarlberger Bahn, sowie der Bahnen, welche dem westlichen Netze etwa noch weiterhin einverleibt werden, ist die auf Grund Allerhöchster Entschliessung vom 24. Februar 1882, mit Verordnung vom 26. Februar 1882 errichtete Centralstelle in Wien berufen. Diese Central-Verwaltungsstelle ist dem Handelsministerium unmittelbar untergeordnet. Sie umfasst die zur Leitung des executiven Dienstes und zur Vertretung der Central-Verwaltung nach Aussen berufene Direction für Staatseisenbahnbetrieb und den der Direction beigegebenen Staatseisenbahn-Rath. Der Vorstand der Direction ist zugleich Vorsitzender des Staatseisenbahn-Rathes und führt den Titel »Präsident«; er wird vom Kaiser ernannt. Als Stellvertreter des Präsidenten für die Leitung der Direction wird vom Handelsminister ein Oberbeamter der Direction bestellt. Der Staatseisenbahn-Rath

besteht nebst dem Präsidenten aus 26 Mitgliedern, welche vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden. Von denselben werden sechs Mitglieder vom Handelsminister nach freiem Ermessen erwählt und drei Mitglieder in der Weise ernannt, dass der Finanzminister zwei und der Ackerbauminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet; zehn Mitglieder werden über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern, und sieben Mitglieder über Vorschlag von landwirthschaftlichen Fachcorporationen ernannt. Der Handelsminister bestimmt aus der Gesammtzahl der Mitglieder des Staatseisenbahn-Rathes fünf Mitglieder (darunter zwei als Ersatzmänner), welche während der Functionsdauer als ständiger Beirath des Präsidenten zu fungiren haben. Der Staatseisenbahn-Rath versammelt sich über Einladung des Präsidenten nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahre und Herbste, zu einer Sitzung. Derselbe ist berufen, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft berührenden Fragen des Staatseisenbahnbetriebes, wie auch über besondere Aufforderung des Handelsministeriums in derartigen Fragen des Eisenbahnwesens überhaupt sein Gutachten abzugeben. Die drei Mitglieder des Staatseisenbahn-Rathes, welche dem Präsidenten als ständiger Beirath beigegeben sind, haben sich Einsicht in alle wichtigeren geschäftlichen Vorkommnisse zu verschaffen und an der Vorbereitung der Anträge für die der Entscheidung des Handelsministeriums oder der Begutachtung des Eisenbahnrathes vorbehaltenen Angelegenheiten, eventuell auch über Einladung des Präsidenten an den Directions-Sitzungen zu betheiligen. Der Präsident ist verpflichtet, ihr Gutachten in allen wichtigeren Fragen des finanziellen und commerciellen Dienstes einzuholen. — Die unmittelbare Leitung des Betriebes und die Führung des sonstigen, der Central-Verwaltungsstelle überwiesenen Gegenstände der betriebenen Bahnen liegt der Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien ob. Die Direction zerfällt in mehrere Abtheilungen, deren Vorstände den Titel »Directionsrath« erhalten können. Nach der heutigen Eintheilung bestehen sieben Abtheilungen, von denen drei in zwei Unterabtheilungen zerfallen (10): sie

beziehen sich auf das Secretariat mit dem Rechtsbureau, auf Bau- und Bahnerhaltung, auf den Zugförderungs-, Werkstättendienst und Verkehrsdienst, auf den commerciellen Dienst, Einnahmencontrole, auf das Materialwesen und auf das Rechnungswesen.

Der executive Eisenbahndienst auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen wird besorgt: 1. durch die k. k. Ober-Bahnbetriebsämter mit den ihnen zugewiesenen Bahnbetriebsämtern, Stationen, Haltestellen, Bahnerhaltungs-Sectionen und Heizhäusern; 2. durch die Hauptwerkstätten; 3. durch die Materialmagazine. Die Ober-Bahnbetriebsämter handhaben auf der ihnen zugewiesenen Strecke mit den ihnen unterstehenden Stellen und Organen den gesammten Verkehrs- und commerciellen Dienst, den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, den Zugförderungs- und Heizhausdienst, den Cassen-, Rechnungs- und Revisionsdienst und alle mit diesen Dienstzweigen sonst in Verbindung stehenden Obliegenheiten.

Die Ober-Bahnbetriebsämter haben ein Secretariat mit dem Rechnungsbureau, Inspectorate für Bau- und Bahnerhaltung, für den Zugsförderungsdienst, endlich für den Verkehrs- und commerciellen Dienst.

Für die Veröffentlichung der Verordnungen und Verfügungen, welche für alle oder mehrere Dienstzweige in Geltung treten, besteht ein eigenes »Verordnungs- und Anzeige-Blatt der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien«.

Dem Handelsministerium, respective der General-Inspection bleibt vorbehalten: die Oberaufsicht über die Bahnen, zu welcher auch die Wahrung der öffentlichen Rücksichten bezüglich der vorzulegenden Fahrordnungen und Tarife, dann die Genehmigung von Anschluss-, Betriebs- und Cartellverträgen gehört. Ausserdem fällt in den Wirkungskreis des Handelsministeriums die Bestimmung der Thätigkeit und der Geschäftsordnung der Central-Verwaltungsstelle und die Genehmigung aller wichtigeren organisatorischen Verfügungen; die Feststellung des Jahrespräliminares und die Bewilligung zu Ausgaben, die in demselben nicht vorgesehen sind, nach Massgabe der im Finanzgesetze jeweilig fixirten

Credite; die Ernennung, Beförderung und Kündigung, Pensionirung und Disciplinarbehandlung aller Beamten mit mehr als 2000 Gulden Jahresgehalt; die Ertheilung von Remunerationen und Geldaushilfen, wenn der Betrag 100 überschreitet; die Ertheilung von Urlaub an den Präsidenten und dann an dessen Stellvertreter und sonstige Beamte, wenn die Urlaubsdauer vier Wochen übersteigt; die Genehmigung der Grundlagen für die in Anwendung zu bringenden Tarife für den Personen- und Sachenverkehr; die Bewilligung zum Abschlusse von Verträgen, welche eine Veräusserung, Abtretung oder Belastung von Bestandtheilen des unbeweglichen Bahneigenthums, eine Verpfändung oder Schenkung zum Gegenstande haben; dann von Kauf-, Verkaufs-, Tausch-, Bau-, Lieferungs- und sonstigen Verträgen, soferne die Vertragssumme bei öffentlicher Concurrenz und unter Zuschlagung an den Bestbieter 50.000 Gulden, andernfalls 5000 Gulden erreicht oder übersteigt; endlich von Bestandverträgen mit Ausschluss jener über die Verpachtung von Bahnhof-Restaurationen, falls der Bestandzins mehr als 500 Gulden beträgt oder der Betrag unkündbar oder mit einer längeren als einjährigen Kündigungsfrist abgeschlossen werden soll; die Nachsicht, beziehungsweise Bewilligung zur Ueberschreitung von Rechnungsmängeln und uneinbringlichen Forderungen und von Verlusten, welche sich bei Materialien und Inventurgegenständen ergeben, falls der Geldwerth von Fall zu Fall 1000 Gulden und in demselben Jahre in toto 10.000 Gulden übersteigt; die Entscheidung über die Beschwerden gegen Verfügungen der Direction, soweit die Beschwerdeführung nicht durch die Dienstvorschriften ausgeschlossen ist; die Genehmigung der Normen für die Ausstellung von Certificaten zu unentgeltlicher Fahrt oder Benützung der Bahn zu ermässigtem Preise bei Einzelfahrten, und die Bewilligung von Freikarten, welche nicht blos für einzelne Fahrten Giltigkeit haben.

Zur beschleunigten Behandlung dieser Verwaltungs-Angelegenheiten besteht im Handelsministerium ein Ministerial-Comité, welches unter Beiziehung des Präsidenten nach gremialer Berathung endgiltig beschliesst, insoweit nicht für besonders

wichtige, namentlich Fragen von principieller Bedeutung, die Entscheidung dem Handelsminister vorbehalten ist. Im Comité führt der Minister oder der von ihm bezeichnete Sections-Chef den Vorsitz.

Für das interne Verhältniss der Beamten unter einander und zur Direction, für ihren Rang, die Diensteseintheilung, sowie ihre Bezüge, für die Pensions- und Provisions-Institute und Wohlthätigkeitsfonde wurden besondere Bestimmungen erlassen; ebenso bestehen für einzelne Arten der Geschäfte und deren Behandlung besondere organische Bestimmungen und Instructionen.

II. Für die Verwaltung der östlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, nämlich der Tarnow-Leluchower- und Dniester-Bahn, dann der Erzherzog Albrecht-Bahn und der Mährischen Grenzbahn wurde mittels Handelsministerial-Erlasses vom 6. December 1883 eine fünfgliederige Ministerial-Commission unter dem Vorsitze des vom Handelsminister bezeichneten Sections-Chefs eingesetzt; der executive Dienst wird von den Betriebsleitungen in Lemberg für die Erzherzog Albrecht-Bahn und Dniester-Bahn, in Tarnow für die Tarnow-Leluchower Bahn, und in Mährisch-Schönberg für die Mährische Grenzbahn besorgt. Die Betriebsleitungen haben ungefähr den Wirkungskreis der Ober-Bahnbetriebsämter auf den westlichen Linien. Dieser Verwaltungs-Organismus, welcher mit 1. Jänner 1884 ins Leben trat, ist als Provisorium gedacht bis zu dem Momente, wo die Linien der Galizischen Transversalbahn dem Betriebe übergeben sein werden. Die Betriebsverwaltung, welche für die Verwaltung der östlichen Linien eingesetzt worden war, wurde mit dem genannten Zeitpunkte aufgelöst.

Zur Ausführung von Staatseisenbahnen wurde ursprünglich die Bauabtheilung der General-Inspection, respective das technische Departement des Handelsministeriums berufen, welches zu diesem Zwecke im Jahre 1874 eingerichtet wurde. Im Jahre 1875 wurde dasselbe wieder aufgelöst.

Nach der Auflösung dieses Departements trat auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 16. August 1875 mit 1. September 1875 die Direction für Staatseisenbahn-Bauten

ins Leben. Diese ist eine selbstständige, dem Handelsministerium unmittelbar untergeordnete technisch-administrative Behörde zur Leitung und Besorgung aller den Staatseisenbahn-Bau betreffenden Angelegenheiten und zur Vollziehung der in dieser Hinsicht vom Handelsministerium angeordneten Massnahmen. An der Spitze der Behörde steht der Director und sein Stellvertreter. Der Director ist für die gesammten, seiner Leitung anvertrauten technischen und administrativen Geschäfte mit Inbegriff jener der Grundeinlösung verantwortlich; er hat das Recht: *a)* die Beamten, welche provisorische Staatsdiener sind, soferne ihr Monatsgehalt 125 Gulden nicht überschreitet, und innerhalb des vom Handelsministerium genehmigten Status Platz ist, zu ernennen, Urlaub bis zur Dauer von vier Wochen zu ertheilen. (Urlaube von längerer Dauer, Belohnungen und Aushilfen ertheilt der Handelsminister); *b*) Accorde behufs kleinerer Bauherstellungen und Lieferungen bis zu 20.000 Gulden abzuschliessen, jedoch soll — dringende Fälle ausgenommen — zur Betretung des Accordweges die principielle Zustimmung des Handelsministeriums eingeholt werden.

Die Vergebungen sollen im Offertwege stattfinden, und besteht für wichtigere Offertverhandlungen eine eigene Offerteröffnungs-Commission, welche die Offerten zu prüfen und dem Ministerium Antrag zu stellen hat.

Bezüglich der Verfassung der Bauprojecte ist die Direction für Staatseisenbahn-Bauten in demselben Verhältnisse wie die Direction einer Privatbahn, und sind die Projecte von der General-Inspection zu prüfen und vom Handelsministerium zu genehmigen, soferne die Genehmigung nicht ebenfalls durch die General-Inspection erfolgt (Brücken). Zur Ausarbeitung des Projectes und der hiezu erforderlichen Feldarbeiten werden an den Baulinien Inspectorate, respective Bauleitungen mit den Sectionen von Fall zu Fall aufgestellt. Diese Bauleitungen mit ihren Organen haben dann auch den Bau, welcher durch Unternehmer auszuführen ist, zu überwachen und die im Interesse einer soliden Bahnherstellung erforderlichen Anordnungen zu treffen.

Die Verwaltung der Privatbahnen erfolgt — wie wir bereits an früherer Stelle erwähnt haben — durch den

Verwaltungsrath und die Direction (Centralleitung, Betriebsdirection).

Zur Ueberwachung sowohl der Staatseisenbahnen als der Privatbahnen steht dem Handelsministerium in der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen eine ihr unmittelbar unterstehende technisch-administrative Behörde zu Gebote. Diese Behörde erfuhr in dem Zeitraume 1870—1875 eine zweimalige Reorganisation. Im Jahre 1871 wurde sie in zwei Abtheilungen getheilt, und erfolgte unterm 21. August die Errichtung einer eigenen Betriebsabtheilung. Die verbleibende Bauabtheilung wurde am 6. October vollständig reformirt. Bereits mit Verordnung vom 26. August 1875 wurde die General-Inspection wieder neu organisirt und hiebei die unterm 8. März 1856 erlassene Instruction aufgehoben.

Nach der neuen Organisation ist die General-Inspection berufen: 1. die der Staatsverwaltung durch die Gesetze und Verordnungen vorbehaltene Oberaufsicht und Controle über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung, sowie der Interessen des garantirenden Staatsschatzes auszuüben und die einschlägigen Anordnungen des Handelsministeriums zur Geltung zu bringen; 2. als technisches Fachorgan die ihr vom Handelsministerium zugewiesenen Gegenstände zu begutachten; 3. Entscheidungen von nicht principieller Natur in jenen Geschäfts-Angelegenheiten zu treffen, deren Behandlung der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom Handelsministerium übertragen wird. Die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen besteht aus fünf Abtheilungen, und zwar: I. für Bau- und Bahnerhaltung, II. für Verkehr und Zugförderung, III. für commerciellen Betrieb, IV. für Staatsgarantie-Rechnungswesen, V. für allgemeine Verwaltung. — Nach Aussen bildet die General-Inspection eine einheitliche Behörde.

Der Wirkungskreis der einzelnen Abtheilungen umfasst insbesondere: 1. die Ermittlung der Trace neuer Linien, Prüfung der Pläne für Neu-, Zu- und Umbauten, die Ueberwachung der Bauarbeiten auf den im Baue begriffenen und auf den im Betriebe stehenden Linien, die Ueberwachung der Bahnerhaltung auf den letzteren; 2. die Ueberwachung des Baues und

der Instandhaltung des Fahrparkes, das Signalwesen, die Ueberwachung des technischen Betriebes und die Feststellung der Fahrordnungen; 3. das gesammte Transport- und Tarifwesen, die Begutachtung ökonomischer und handelspolitischer Fragen; 4. die Prüfung der Bau- und Betriebsrechnungen mit Rücksicht auf die Staatsgarantie; 5. die Evidenzhaltung und Beeidigung des Streckenpersonales, die Disciplinar-Angelegenheiten, die Prüfung der allgemeinen Dienstvorschriften, ferner die Oberleitung der Hilfsämter der General-Inspection. Gegenstände, die den Wirkungskreis mehrerer Abtheilungen berühren, sind in der Regel gremialiter zu behandeln. Dem Ermessen des Vorsitzenden bleibt es hierbei vorbehalten, der Sitzung Vertreter der Bahnanstalten oder sonstige Interessenten, sowie auch Fachmänner beizuziehen.

Die von den Organen der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen bei der denselben obliegenden Ueberwachung der Eisenbahnen wahrgenommenen Mängel und Gebrechen (falls dieselben nicht schon durch Rücksprache im kurzen Wege behoben werden können) sind vorerst den betreffenden Dienstvorständen oder Directionen bekannt zu geben. Sollte von Seiten der Organe der Bahnanstalten die Abstellung der bekanntgegebenen Gebrechen unterlassen werden, oder sollte die Wichtigkeit des Gegenstandes ein unverzügliches Einschreiten der Staatsverwaltung erheischen, so hat der betreffende General-Inspector die den Umständen angemessene Verfügung zu treffen, oder bei dem Handelsministerium in Antrag zu bringen. Die an Bahnverwaltungen ergehenden Erlässe der General-Inspection sind in der Regel an die oberste gesellschaftliche Dienststelle (General-Direction) zu richten. In dringenden Fällen jedoch, wo Gefahr am Verzuge ist und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen, welche die Sicherheit bedrohen, eine augenblickliche Verfügung erheischt, sind die Organe der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen kraft ihrer, aus dem Gesetze fliessenden Vollmacht berechtigt und verpflichtet, die den Umständen angemessene Verfügung unter eigener Verantwortung zu treffen; sämmtliche Beamte und Diener der Eisenbahnen haben solchen Anordnungen augenblicklich Folge zu leisten, wogegen Jedem, der sich

durch eine solche Anordnung für beschwert erachtet, die nachträgliche Berufung an die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, beziehungsweise an das Handelsministerium vorbehalten bleibt. Gegen die Verfügungen und Entscheidungen der General-Inspection steht der Recurs an das Handelsministerium offen. Die Organe der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen sind berechtigt, sich zu ihren Amtshandlungen des Betriebstelegraphen zu bedienen.

Was die Beamten betrifft, die im Eisenbahndienste stehen, so erfolgt deren Aufnahme in den Dienst, auch wenn der Eintritt auf einem vertragsmässigen Verhältnisse beruht, durch Anstellungs-Decret. Für die Anstellung ausserhalb eines vertragsmässigen Verhältnisses ist eine bestimmte Qualification vorgeschrieben, und bestehen bestimmte Aufnahms-Bedingungen. Dieselben sind für jene, welche in den eigentlichen Staatsdienst treten, durch besondere Verordnungen und Normal-Erlässe geregelt; für jene, welche in den Dienst einer Staatsanstalt, Staatseisenbahn oder vom Staate betriebenen Eisenbahn treten, oder welche Aufnahme bei einer Privateisenbahn-Unternehmung finden, ist jeweilig die Dienstpragmatik entscheidend. Was speciell die Beamten und Diener der Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien anbelangt, so ist in der Dienstpragmatik ausdrücklich hervorgehoben, dass sie nicht die Eigenschaft eines wirklichen Staatsbeamten oder Dieners erlangen. Ihre Eigenschaft ist entweder eine definitive oder provisorische. Der Hauptunterschied liegt hierbei nicht in dem Momente der Kündbarkeit, sondern in dem des Pensionsanspruches; sowohl die definitiven als die provisorischen Beamten können mit Kündigung aus dem Dienste entlassen werden, einen Pensionsanspruch haben nur die definitiven Beamten, und verloren geht dieser Anspruch nur beim Eintritte besonderer Rechtsfälle.

In Ungarn untersteht dem Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen die Section für Eisenbahnen mit drei Departements, und zwar: 1. Für Concessions- und Bau-Angelegenheiten, 2. für ökonomische Angelegenheiten, 5. für Betriebs- und Tarif-Angelegenheiten. — Dem Ministerium zur Seite steht ein technischer Beirath, resp. die Eisenbahncommission. — Die Ueberwachung der Eisenbahn-Unternehmungen obliegt der

kgl. ung. General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt, einer technisch-administrativen Behörde, welche eben einer Reorganisirung entgegengeht; für den externen technischen Dienst wurde im Jänner 1884 das Gebiet der ungarischen Krone in 14 Inspectionsbezirke getheilt, an deren Spitze je ein Inspector für öffentliche Bauten steht, welcher alle Zweige des Communicationswesens (incl. Eisenbahnen) zu überwachen hat.

Die Inspectionsbezirke und die zu jedem derselben gehörigen Comitate, sowie die denselben zugewiesenen Eisenbahnen sind folgende:

Nr. I. Für die Comitate Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun, Gran, Weisskirchen, Tolna mit den Eisenbahnstrecken Maria Theresiopel und Kis-Körös-Kalocsa der kgl. ungar. Staatsbahnen, dann Budapest—Szegedin der priv. Oesterr.-ungar-Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nr. II. Für die Comitate Baranya, Bacs-Bodrog, Csongrád, Békés mit den Eisenbahnstrecken Maria Theresiopel—Neusatz der kgl. ungar. Staatsbahnen und der ganzen Strecke der Alföld-Fiumaner Bahn.

Nr. III. Für die Comitate Torontál, Temes, Krasso-Szöreny, Hunyad mit den Eisenbahnstrecken Szegedin—Orsova, Temesvár—Bazias sammt Flügelbahnen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Gr.-Kikinda—Gr.-Becskerek der Gross-Becskereker Eisenbahn - Gesellschaft, Arád—Temesvár der gleichnamigen Unternehmung und Piski—Petrozsény der Ersten Siebenbürger Eisenbahn.

Nr. IV. Für die Comitate Unter-Weissenburg, Kis- und Nagy-Küküllö (Elisabethstadt und Schässburg), Hermannstadt und Fogaras in Siebenbürgen mit den Eisenbahnstrecken Zam—Karlsburg der Ersten Siebenbürger Eisenbahn, Karlsburg—Tövis, Kocsárd—Maros, Ujvar—Tövis, Tövis—Kronstadt—Predeal und Kl.-Köpisch—Hermannstadt der kgl. ungar. Staatsbahnen.

Nr. V. Für die Comitate Kronstadt, Háromszék, Csik, Udvarhely und Maros Torda in Siebenbürgen ohne zugewiesene Eisenbahnstrecken.

Nr. VI. Für die Comitate Besztercze (Bistritz)-Naszod Szolnok-Doboka, Kolozs (Klausenburg) und Torda-Aranyos in Siebenbürgen mit den Eisenbahnstrecken Bucsa—Klausenburg—

Kocsárd und Kocsárd—Maros Vásárhely der kgl. ung. Staatsbahnen, dann Apahida—Dees der Szamosthaler Eisenbahn.

Nr. VII. Für die Comitate Sáros, Zemplin, Ung, Bereg, Ugocsa und Mármaros mit den Eisenbahnstrecken Szerencz—Mármaros-Sziget, Kaschau—Sátoralja, Ujhely, Csap—Ungvár- und Bátyn—Munkacs der Ungar. Nordostbahn, Légénye Mihályi—Lupkow der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn, Abos—Orló der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Marmaroser Salzbahnen nach Slatina, Sugatak und Rónaszék.

Nr. VIII. Für die Comitate Szilágy, Bihar und Arad mit den Eisenbahnstrecken Rakós—Szolnok—Grosswardein, Grosswardein—Bucsa, Szolnok—Czegléd, Szajol—Arad, Mezötúr—Szarvas und Puszta Földvar—Békés der kgl. ungar. Staatsbahnen, Arad—Zám der Ersten Siebenbürger Eisenbahn, Arad—Borossebes-Buttyin der Arad-Körösthaler Bahn, Arad—Mezöhegyes—Szöregh und Mezöhegyes—Kélegyháza der Arad-Csanáder Eisenbahn, ferner mit den Baustrecken dieser letzteren Bahn, Szöregh—Neu-Szegedin und Ketegyháza—Kis Jenö, dann Piski—Vajda Hunyad der gleichnamigen Unternehmung.

Nr. IX. Für die Comitate Szatmár, Szabolcs, Hajdu und Jász—Nagy-Kun—Szolnok mit den Eisenbahnstrecken Hátvan—Ujszász, Püspök Ladany—Debreczin und Debreczin—Miskolcz der kgl. ungar. Staatsbahnen, dann Debreczin—Királyháza und Nyiregyháza—Csap der Ungar. Nordostbahn.

Nr. X. Für die Comitate Arva, Liptau, Zips, Gömör, Abany-Torna, Borsod und Heves mit den Eisenbahnstrecken Hatvan—Miskolcz, Miskolcz—Kaschau, Miskolcz—Bánréve und den Gömörer Industriebahnen der kgl. ungar. Staatsbahnen, Kaschau—Ruttek der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Marksdorf (Markusfalva)—Bind der Bindthaler Bergwerksbahn und Barcsika—Rudobánya der Borsoder Montanbahn, ferner mit den Baustrecken Margitfalva (Margiczan)—Schmöllnitz, dann Nyustya—Likér der gleichnamigen Unternehmungen.

Nr. XI. Für die Comitate Trentschin, Turócs, Sohl, Neograd, Hont und Bars mit den Eisenbahnstrecken Budapest—Ruttek sammt Flügelbahnen der kgl. ungar. Staatsbahnen, Ruttek—Schlesische Landesgrenze der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Budapest—Marchegg mit Abzweigungen und der

Waagthal-Bahn der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner mit den Baustrecken Neusohl—Brezova der gleichnamigen Unternehmung, mit der Losoncser Dampfmühlbahn, der Baustrecke Gross-Tapolcsan—Bélicz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann Debreczin—Hajdu—Nánás und Szatmar—Nagy-Bánya der gleichnamigen Unternehmungen.

Nr. XII. Für die Comitate Pressburg, Wieselburg, Oedenburg, Raab und Komorn mit der Strecke Uj-Szöny—Bruck a. L. nunmehr zu den kgl. ungar. Staatsbahnen gehörig und der ganzen Linie der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Nr. XIII. Für die Comitate Eisenburg, Veszprim, Zala und Somogy mit den ungarischen Linien der Südbahn-Gesellschaft und der ungarischen Westbahn, mit der Donau-Drau-(Báttaszék-Dombovár-Zákányer) Eisenbahn, der Mohácz-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser, Budapest-Fünfkirchner, Rétszilas-(bezw. Sarbogad-)Szegzérder und der Steinamanger-Günser Eisenbahn, dann mit der Baustrecke Budapest—Uj-Szöny der kgl. ungarischen Staatsbahnen.

Nr. XIV. Für Croatien und Slavonien einschliesslich des croatisch-slavonischen Grenzgebietes mit den Betriebsstrecken Neusatz—Semlin, India—Mitrovitza, Dálya—Brod, Zákány—Fiume und Sissek—Doberlin der kgl. ungarischen Staatsbahnen, dann steiermärkische Landesgrenze—Agram—Sissek und Fiume—Istrianer Landesgrenze der Südbahn-Gesellschaft.

Die Verwaltung der Staatseisenbahnen besorgt ein Directionsrath, welcher aus Staatsbeamten und Vertretern der Handels- und Industriewelt zusammengesetzt ist, mit der ihm unterstehenden Direction, welche in acht Abtheilungen zerfällt, und zwar: 1. Für finanziellen Dienst, 2. für Bau- und Bahnerhaltung, 3. für Verkehr, 4. für commerciellen Dienst, 5. für Zugförderungs- und Werkstätten-Dienst, 6. für Rechtsangelegenheiten, 7. für den Sanitätsdienst, 8. für äusseren Dienst. — Für die Staatseisenbahn-Bauten bestand provisorisch auf ganz kurze Zeit eine Baudirection.

Die Eisenbahnen in den occupirten Ländern.

Eine besondere Stellung gegenüber der bestehenden Organisation der Verwaltung der Eisenbahnen nehmen die Eisenbahnlinien Bosnisch-Brod—Zenica und Zenica—Sarajevo (genannt Bosnabahn) in den nach dem Berliner Frieden occupirten türkischen Provinzen ein. Dieselben, 28.5 Kilometer lang, wurden unter Leitung der österreichischen Heeresverwaltung schmalspurig, und zwar zunächst nur zu militärischen Zwecken erbaut, und werden seit der Betriebseröffnung (8. Juni 1879, resp. 5. October 1882) von den Militärbehörden verwaltet. — Gegenwärtig sind sie bereits dem öffentlichen Verkehre — wenn auch in beschränktem Massstabe — dienstbar.

Einheitsvorschläge der Schweiz. Schlussbemerkungen.

Zum Schlusse seien noch erwähnt die Einheitsbestrebungen, welche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bereits zu wiederholten Malen auftraten.

Dieselben gingen von der Schweiz aus und bezogen sich zunächst auf die Construction der Fahrbetriebsmittel und auf die Betriebseinrichtungen; der Zweck, der dabei verfolgt wurde, war der, den Eisenbahnverkehr von den localen und landesüblichen Eigenthümlichkeiten loszulösen und zu einem internationalen Gemeingute zu gestalten.

Diese Bestrebungen blieben erfolglos; dagegen hatte es den Anschein, als sollte die Reformation, welche die Schweizer im Auge hatten, nach einer anderen Richtung erfolgreich werden. Das Eisenbahnfrachtrecht, welches unter den Verschiedenheiten der nationalen Rechtsanschauungen und Gesetzgebungen erheblich leidet, ja verkümmert, sollte gleichförmig für die Staaten des Continentes gesetzlich geregelt werden.

Die Regierungen konnten sich der Wichtigkeit der Frage und der gesunden Tendenz der gegebenen Anregung nicht verschliessen; sie beschlossen daher, der vom schweizerischen Bundesrathe ergangenen Einladung Folge zu leisten und die Conferenz zu beschicken. Am 13. Mai 1878 traten die Delegirten der einzelnen Staaten (Deutschland, Oesterreich-Ungarn,

Frankreich, Italien, Russland, Belgien und Luxemburg, Niederlande, Schweiz) in Bern zusammen. Die Conferenz tagte bis zum 4. Juni 1878. Nach sehr eingehenden Berathungen wurden die Grundzüge für ein internationales Eisenbahn-Transportrecht festgestellt, welche in der Gesetzgebung der Staaten zum Ausdrucke gebracht werden sollen.

Die Grundzüge wurden in drei Instrumenten niedergelegt und zwar in dem Entwurfe »eines internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr«, dem Entwurfe von »Ausführungsbestimmungen zu diesem Vertrage« und dem Entwurfe »eines Vertrages, betreffend die Einführung einer internationalen Commission«.

Der ersterwähnte Vertrag umfasst 56 Artikel, welche bestimmt sind, ein grosses Verbandsgebiet zu schaffen, in welchem der Transport auf allen Eisenbahnen der vertragschliessenden Staaten nach einheitlichen Grundsätzen stattzufinden hätte, insoferne der Absender den Anordnungen des Vertrages und der Ausführungsbestimmungen nachkommt, die regelmässigen Transportmittel genügen und nicht ein Fall höherer Gewalt vorliegt. Auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes sollten alle Sendungen von Gütern aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das eines andern befördert werden können; ausgeschlossen von der Beförderung wären blos *a)* Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten; *b)* Gemälde und andere Kunstgegenstände; *c)* Leichen; *d)* Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges oder Gewichtes, oder wegen sonstiger Eigenschaften nach den Einrichtungen auch nur einer der an der Beförderung betheiligten Bahnen sich zum Transporte nicht eignen; *e)* Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen oder vom Transporte ausgeschlossen sind. Besondere Transportbedingungen, welche in die Tarife der betheiligten Eisenbahnverbände und in Ermangelung solcher directer Tarife in diejenigen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen aufgenommen sind, ferner solche Transportbedingungen, welche zwischen den Transportgebern und den Eisenbahnen im Voraus verein-

bart werden, würden nur insoferne Geltung haben, als sie mit dem internationalen Vertrage und den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen nicht im Widerspruche stehen. Die Detailbestimmungen über den Frachtvertrag, den Frachtbrief und seine Erfordernisse; über die Berechnung und Berichtigung der Frachtgelder, Nachnahme und Provision; über das Verfügungsrecht des Berechtigten; über die Annahme und Ablieferung des Gutes, die Lieferfristen, die Unterbrechung des Transportes; über das Pfandrecht der Bahn an dem Gute für die aus dem Frachtvertrage begründeten Forderungen; über das Verfahren in den Verlust-, Minderungs-, Beschädigungs- und Verspätungsfällen, Haftung der Bahnen unter einander bis zur Ablieferung; über die Haftpflicht der Eisenbahnen gegenüber dem an der Sendung Betheiligten und dessen Klagerecht, sowie über den Gewichtsstand sind sehr umfangreich und verfolgen den Zweck, im internationalen Verkehre sowohl die verschiedenen Betriebsreglements als auch die Principien der einzelnen Eisenbahnverbände zu ersetzen.

Durch die Ausführungsbestimmungen wurden in einer besonderen Beilage diejenigen Güter bezeichnet, welche aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, oder im Interesse eines geregelten Bahnbetriebes in sämmtlichen vertragschliessenden Staaten gleichmässig von der internationalen Beförderung ausgeschlossen sind, sowie diejenigen, welche aus denselben Gründen nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden; Frachtbrief-Formularien vorgezeichnet; die Sätze für Nachnahmen, Lieferfristen, Verluste fixirt und für die Vertheilung der Lieferfristen auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen für den Fall einer mangelnden Verständigung die Unterscheidung zu Grunde gelegt, ob im Nachbarverkehre zwei, drei oder mehrere Bahnen betheiligt sind. Die Ausführungsbestimmungen sind in zehn Paragraphe zusammengefasst.

Mit der Einsetzung einer internationalen Commission beabsichtigte die Conferenz ein Organ zu schaffen, welches 1. darüber zu wachen hätte, ob die Bestimmungen des internationalen Vertrages fortwährend den Bedürfnissen entsprechen, um erforderlichen Falles die entsprechenden Anträge an die

Regierungen der vertragschliessenden Staaten zu stellen; 2. in dem Falle, als der Betrieb einer Eisenbahn nicht jene Bürgschaften darbieten würde, welche für den internationalen Verkehr derselben mit den übrigen Eisenbahnen erforderlich sind, die Verpflichtung zur Eingehung internationaler Frachtverträge, bei welchen jene Eisenbahn betheiligt sein würde, als aufgehoben zu erklären, beziehungsweise die Bedingungen festzusetzen hätte, unter welchen die Verpflichtung etwa aufrecht erhalten werden könnte.

Nach dem Vertragsentwurfe würde die Commission aus je zwei Vertretern der vertragschliessenden Staaten bestehen; die Leitung je einem vertragschliessenden Staate für die Dauer eines Jahres in der durch das Loos zu bestimmenden Reihenfolge zustehen; die ordentliche Versammlung jährlich einmal, und zwar im Laufe des Monates Mai stattfinden, die Einberufung einer ausserordentlichen Versammlung in jedem Falle eintreten müssen, wenn einer der vertragschliessenden Staaten darauf anträgt.

Ist nun auch bereits ein ziemlich langer Zeitraum verflossen, seit die Berner Conferenz ihre Thätigkeit beendet, ohne dass ein greifbarer Erfolg derselben zu verzeichnen wäre, so geben wir uns doch der Erwartung hin, dass die unfehlbar richtige Anschauung des schweizerischen Bundesstaates über das Eisenbahn-Transportwesen schliesslich dennoch den Sieg über den derzeit herrschenden Particularismus davontragen werde.

In einer Zeit, wo der Reisende von Paris bis Constantinopel in einem Wagen fährt, ohne der häuslichen Bequemlichkeiten zu entbehren, wo man bald in gleicher Weise den Continent vom äussersten Nordosten bis an das Mittelländische Meer durchmessen wird, wo also auf das eclatanteste empirisch der Beweis erbracht ist, dass der Eisenbahnverkehr weder eine Nation noch eine Landesgrenze kennt, kann auch die Ueberzeugung nicht mehr ferne liegen, dass das der Eisenbahn übergebene Gut allerorten, wo es auch immer zum Transporte oder zur Ablieferung gelangt, sowie überhaupt, so lange es sich im factischen oder rechtlichen Bereiche der Bahn befindet,

nach gleichem Rechte zu behandeln und zu beurtheilen ist, und dass der Aufgeber wie der Empfänger des Gutes, die Eisenbahn-Unternehmung und jeder, der ein rechtliches Interesse an dem Gute hat, sein Recht überall auf der gleichen gesetzlichen Basis zu verfolgen, in die Lage gesetzt sein muss. Dieses ist eine Forderung, welche über kurz oder lang der Handelsverkehr unabweislich stellen wird.

Sollen wir zum Schlusse noch einer Hoffnung Ausdruck geben können, die uns erfüllt, so dürfen wir nur einen kleinen Schritt weiter gehen; dem gleichen Rechte entspricht eine gleiche Rechtsprechung. Diese können wir uns aber nicht anders vorstellen, als dass Gerichte eingesetzt werden, welche, nach gleichen Normen eingerichtet, nach gleichen Grundsätzen in möglichst einfacher Weise zu verfahren und das Urtheil zu fällen hätten.

Die gelehrten, von den Doctrinen des römischen Rechtes und der Civilgesetzgebung befangenen Richter, und die Appellation durch eine Reihe von richterlichen Instanzen müssten allerdings einem Areopage Platz machen, in welchem Juristen und Handelsleute, welche das Eisenbahnwesen und sein Bedürfniss fachmännisch zu beurtheilen vermögen, nach freier Ueberzeugung endgiltig den Rechtsspruch fällen. Das im Jahre 1875 von den Handelskammern im Vereine mit den Transport-Unternehmungen in Wien aufgestellte Statut, »betreffend die Errichtung von Schiedsgerichten für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften« könnte im Wesen das Vorbild sein.

In diesem Sinne denken wir uns die Krönung der Entwickelung, welche wir die Geschichte des Eisenbahnwesens nennen.



Inhalt.

Bibliothek des Eisenbahnwesens.

Wer gegenwärtig im sechzigsten Lebensjahre steht, ist so alt wie die erste Locomotiv-Eisenbahn der Welt, und kann sagen, dass das Eisenbahnwesen wenigstens eine Zeit lang als Zeitgenosse mit ihm gewachsen ist. Des Sechzigjährigen Wachsthum ist freilich längst vorüber, war auf eine kurze Reihe von Jahren durch die Natur begrenzt. Das Eisenbahnwesen hatte dagegen bis jetzt keine zeitliche Grenze im Wachsthume, blieb nicht stille stehen, sondern wuchs und wuchs und entwickelte sich auf eigene Faust in einer Weise, wie es wohl von keiner Seite geahnt wurde.

Heute beherrscht die Eisenbahn das gesammte moderne Leben, tief eingreifend in die wirthschaftlichen Verhältnisse des Staates, der Handels- und Verkehrswelt, der Familie und des Einzelnen. Ein Segenspender für alle Kreise, hat die Eisenbahn den Unterschied zwischen hoch und niedrig, vornehm und gering, reich und arm, ausgeglichen; wer sich der Eisenbahn bedient, fährt in demselben Zuge gleich weit, gleich schnell, ob er nun ein Fürst ist oder dem Arbeiterstande angehört; das aufgegebene Gut wird ebenso gut gefahren, ob es die Arbeit fleissiger Menschenhände oder titanenhafter Dampfkraft, oder ob es Frucht des Erdbodens oder menschlicher Gedankenarbeit ist.

Aber nicht nur die frühere Gestaltung der Dinge auf unwiderstehliche Weise verändernd, hat die Eisenbahn sich Bahn gebrochen; sie hat vielmehr sich selbst ein eigenes individuelles Dasein geschaffen, das von dem Fachmann mit Bewusstsein erkannt, von dem Laien gefühlt wird, und das mit dem Massstabe, der an andere gewöhnliche Dinge gelegt werden kann, gar nicht messbar ist. So hat sie gegenwärtig ihre eigene Technik, ihr eigenes Recht, ihren eigenen Verkehr, ihre eigenen commerciellen Beziehungen, ihre eigene Verwaltung, ihre eigene Buchführung u. s. w.

Der complicirte Mechanismus einer Eisenbahn erheischt zu dessen Verständniss ein eingehendes Studium der einzelnen Functionen des Apparates, wenn man den ganzen Mechanismus würdigen und richtig beurtheilen will.

Man begreift daher auch, dass der Ruf nach der Möglichkeit, aus der Kenntniss und der Erfahrung Anderer sein eigenes Wissen ergänzen zu können, bei der immer wachsenden Theilung der Arbeit und Individualisirung der Dienstzweige in Eisenbahnfachkreisen immer dringender wird; und man findet es ferner sehr begreiflich, dass jeder, der mit der Eisenbahn irgendwie in Berührung kommt, nicht vor Räthseln stehen, sondern das Fühlen in Erkennen verwandeln und mit eigenen Augen sehen will, wie die Dinge gestaltet sind, um den grossen Verkehrsfactor auch zu verstehen, wenn es sich um die eigensten Interessen handelt.

Wir sehen uns demnach veranlasst, diesem wahrhaft grossen und in der Natur der Sache begründeten Bedürfnisse Rechnung zu tragen, und haben uns entschlossen, dem Eisenbahnwesen und der Publicistik auf diesem Gebiete eine eigene Stätte zu gründen. Wir beabsichtigen in der »Bibliothek des Eisenbahnwesens« dem Fachmanne, sowie allen, die an dem Leben und Treiben der Eisenbahnen ein Interesse haben, die Mittel zu bieten, Rath und Belehrung zu holen, sobald und wo sie gebraucht werden.

Die verschiedensten Gebiete des Eisenbahnwesens, seien es ökonomische oder politische Fragen, oder Probleme der Wissenschaft und Technik, sollen aus der Feder berufener Fachmänner Erläuterung finden, welche für Jedermann, der mit dem Eisenbahnwesen in Verbindung steht, Nützliches wie Lehrreiches bringen soll. Die Ausgabe der

Bibliothek des Eisenbahnwesens

wird in zwanglosen, selbständigen Bänden übereinstimmender Ausstattung erfolgen. Möge das Unternehmen jene Aufnahme finden, die seiner Absicht entspricht.

A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

